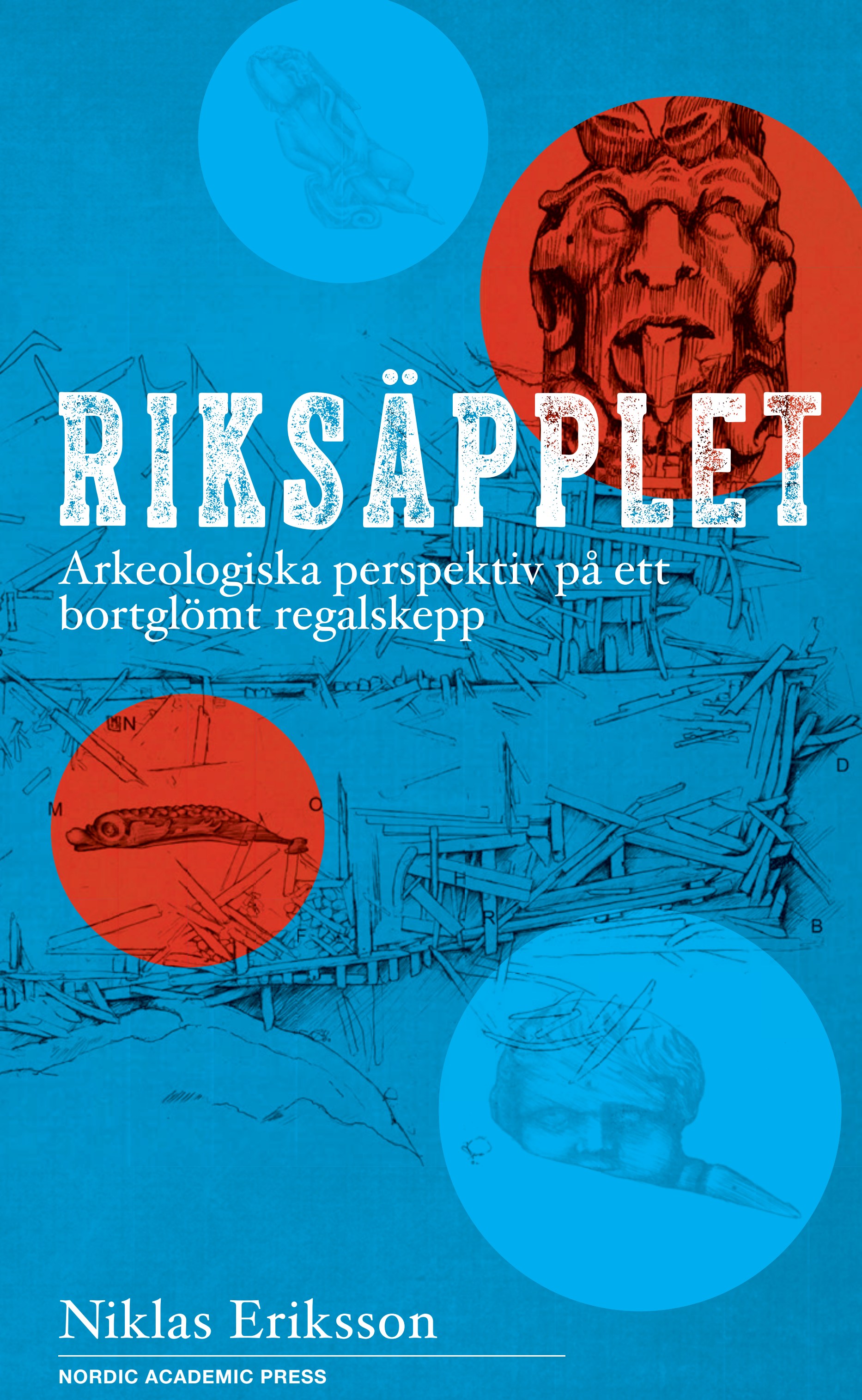


RIKSÄPPLET

Arkeologiska perspektiv på ett bortglömt regalskepp

Niklas Eriksson

NORDIC ACADEMIC PRESS

SÖDERTÖRN ACADEMIC STUDIES 70
ISSN 1650-433X

Riksäpplet

Arkeologiska perspektiv på ett bortglömt regalskepp

Niklas Eriksson

Nordic Academic Press

NORDIC ACADEMIC PRESS
CHECKPOINT

Boken är tryckt med bidrag från Sune Örtendahls stiftelse
och ingår i Forum Navale skriftserie som nr 61

Nordic Academic Press
Box 1206
221 05 Lund
www.nordicacademicpress.com

Denna bok är en utgåva från Nordic Academic Press Checkpoint – en serie
för böcker som genomgått peer review enligt specifika riktlinjer.
Den är samtidigt utgiven inom Kriterium, ett konsortium som sakkunniggranskar
svensk vetenskaplig litteratur. Samtliga böcker utgivna inom Kriterium finns
tillgängliga open access via hemsidan www.kriterium.se.

Omslag: Pica Pica Design
Omslagsillustration: Niklas Eriksson
Sättning: Anders Gutehall
Tryck: Livonia Print, Riga 2017
ISBN 978-91-88168-79-5 (tryck)
ISBN 978-91-88661-20-3 (epdf)
ISSN 2002-2131 Kriterium (Online)
DOI 10.21525/kriterium.8

Innehåll

Förord

Sommaren 2011 påträffade dykare de länge eftersökta skeppsvraken *Mars* och *Svärdet*. Som en akademisk respons formulerades projektet *Ships at War – An Archaeological and Historical Study of Early Modern Maritime Battlefields in the Baltic Sea*. Projektet, som finansierades av Östersjöstiftelsen var förlagt vid Södertörns högskola, och jag hade förmånen att få en postdoktjänst i anslutning till detta.

Idén till den här boken föddes i juni 2014 då undersökningen och dokumentärfilmsinspelningen kring skeppet *Mars* pågick som bäst. Nyss återkommen till ytan efter ett dyk på *Riksäpplet* tyckte jag att vraket var minst lika spännande som de nyupptäckta skeppen. Varför inte skriva en bok om de processer som gör att vissa skepp och vrak blir legendariska medan andra glöms bort?

Insikten att *Riksäpplet* är ett intressant vrak har jag dock burit med mig under en längre tid. För ungefär femton år sedan började jag sporadiskt samla på mig ”bra-att-ha-material” om vraket i form av måttsatta skisser och undervattensfilm. När jag senare började arbeta på Sjöhistoriska museet hade jag möjligheten att stifta bekantskap både med föremålssamlingarna och med dokument som rörde den minst sagt lite originella antikvariska hanteringen av vraket.

Även om boken i många avseenden är marinarkeologisk så kan den också tjäna som ett exempel på magasinsarkeologi, hur man kan forska på föremål i museisamlingar. Under resans gång har jag också fått generös hjälp av många museiarbetare och intendenter. På Statens maritima museer vill jag särskilt tacka Susanna Allesson-Nyberg, Inga-Lill Ankarberg, Robert Ekstrand och Johan Löfgren, som alla hjälpt till med att förmedla uppgifter om olika föremål, dokument och fotografier i samlingarna. Andra som på olika sätt har bidragit är Sara Dixon på Livrustkammaren, Jonas Nordin på Kungliga Biblioteket och Catherine Sutherland på the Pepysian Library at Magdalene College i Cambridge.

Arkeologen Lars Einarsson på Kalmar länsmuseum har frikostigt delat med sig av material från undersökningen av *Riksäpplets* storasyster

Kronan. Jag vill också tacka journalisten Simon Moser för vänligheten att rota fram och dela med sig av sitt material om bärgningsfirman Olschanski och Anders Franzén.

Utan frivilliga insatser från entusiaster i Marinarkeologiska sällskapet MARIS, och KTH dyk hade kunskapen om *Riksäpplets* vrakplats fortfarande varit skral. Många dykare har varit inblandade men jag vill särskilt nämna Oskar Sander, Anders Palm, Rie Strage, Christian Olsen, Gunilla Kuhner och Robert Lundmark. Ett stort tack till skepparen Johan Magnusson på dykfartyget *Anchora* som vid flera tillfällen skjutsat oss till *Riksäpplet*. Anders Näsman ställde sin sonarbild av *Riksäpplet* till projektets förfogande, något som avsevärt har underlättat dokumentationsarbetet.

Boken skrevs i stor utsträckning på mitt rum på Södertörns högskola och jag vill rikta ett stort tack till mina kollegor på högskolan och i projektet, i synnerhet Hans Bolin, Kerstin Cassel, Patrik Höglund, Anna McWilliams, Johan Rönnby, Ingvar Sjöblom och Kekke Stadin.

Min fru Mirja Arnshav övertalade mig att börja dyka och har funnits med i äppeldiskussionerna sedan dess, från trasslandet med måttband nere på vraket i början av 2000-talet till genomläsning av bokmanus ett och ett halvt decennium senare. Kollegan tillika *Riksäpplet*-entusiasten Patrik Höglund har bidragit under såväl fältarbetet som ändlösa diskussioner kring däcksarrangemang, benämningar och definitioner på olika skeppsdelar. AnnaSara Hammars noggranna genomläsning och kloka kommentarer på en tidig version av manuset har definitivt förbättrat texten och innehållet.

Förmånen att få boken granskad genom Kriteriumprojektet har varit ovärderligt som stöd och vägledning för att slutföra arbetet. Här vill jag särskilt framhålla vetenskapliga handläggaren Martin Hansson vid Lunds universitets grundliga arbete med texten som, tillsammans med de anonyma granskarna och Fred Hocker, levererat många viktiga och konstruktiva synpunkter, råd och litteraturtips. Riktigt kul.

Annika Olsson och Carmen Robertson Salas på Nordic Academic Press tackas för god och positiv samverkan i arbetet med att göra bok av manuset. Slutligen tackas publikationskommittéen på Södertörns högskola och Sjöhistoriska samfundet som genom Sune Örtendahls stiftelse bekostat utgivningen.

Stockholm i maj 2017
Niklas Eriksson

KAPITEL 1

Inledning

De fyra största skeppen hade namn efter riksregalierna. De såg ungefär likadana ut och de var utrustade på ungefär samma sätt. Två av dem hade till och med byggts under ledning av samme skeppsbyggmästare. De deltog i, de seglade och kämpade sida vid sida i två sjötåg. Innan dess hade de legat för ankar vid samma flottbas vid Skeppsholmen i Stockholm. Kort sagt så ingick de i samma historiska sammanhang. Inom loppet av fem dagar i början av juni 1676 gick tre av skeppen till botten. Eftersom de sjönk i Östersjöns bräckta vatten, där bevarandeförhållandena är förunderligt goda, så har de till stor del bevarats in i vår tid. Faktum är att det finns ungefär lika mycket kvar av varje skepp. Trots dessa gemensamma nämnare har de tre vraken kommit att uppmärksammas och hanterats på väldigt olika sätt.

Det första har varit föremål för arkeologiska undersökningar i över 35 år. Kring det andra har det vävts en storslagen hjälteberättelse och det försvunna vraket har varit föremål för omfattande sökexpeditioner. Det tredje och sista skeppet sjönk på grunt vatten i Stockholms skärgård. Men trots att vrakplatsen lätt kan nås och utforskas utan stora resurser, så har detta vrak inte fått någon framskjuten roll i svensk marinarkeologi.

Mitt syfte är att reda ut och försöka förstå varför de tre skeppsvraken hanterats så olika. Undersökningen kan framstå som en ganska spretig skildring, som rör en mängd olika ämnen och en tidsrymd på flera hundra år. Huvudpersonen – om man får uttrycka det så – är det minst uppmärksammade bland de tre skeppen, nämligen *Riksäpplet*. Men för att förstå varför det hamnat i skymundan, måste framställningen ta vissa omvägar via de mer namnkunniga fartygen och deras amiraler och över historiebruk och hjältar, samt passera förbi dykeriteknik, bärgningsarbeten och en rad andra företeelser. Jag måste redovisa sådana omständigheter för att kunna visa varför *Riksäpplet* blivit vad det är.

Hanteringen av *Riksäpplet* jämförs med hanteringen av andra förlista krigsfartyg från den svenska stormaktstiden, för att förstå de tankegångar

och de intressen som lade grunden för den arkeologiska subdisciplin som vi idag känner som marinarkeologi. Synliggör man dominerande fokusområden framgår med önskvärd tydlighet att skeppet *Riksäpplet* har behandlats annorlunda.

Historisk orientering

Mellan 1660 och 1675 hade Sverige i princip fred under femton år,[1] en av de längsta fredsperioderna under hela 1600-talet. Men förberedelserna för nästa krig fortsatte och ett stort antal skepp timrades på skeppsgårdar runt om i det nyligen expanderade svenska riket som blivit en stormakt. Skeppsbyggmästare som var väl förtrogna med skeppsbyggnadskonsten var synnerligen eftertraktade. Under tidigare decennier hade kompetenta byggmästare främst rekryterats i Nederländerna. Men sedan de diplomatiska förbindelserna minst sagt fått sig en törn genom det senaste kriget, fick de eftertraktade mästarna i stället hämtas från annat håll. Den nya flottan byggdes därför i stor utsträckning av engelska skeppsbyggmästare.

Mot bakgrund av erfarenheterna från sjöslagen i Karl X Gustavs krig mot Danmark–Nederländerna satsades nu på flera riktigt stora skepp, några rentav gigantiska. Störst var *Kronan* och i fallande storleksordning kom *Svärdet*, *Nyckeln* och *Riksäpplet*. I sin samtid kallades de största skeppen för *realskepp* men idag används uteslutande beteckningen *regalskepp*, som lanserades flitigt i samband med bärgningen av *Vasa*. Ordet har således ingen direkt koppling till att skeppen fått namn efter riksregalierna.[2]

Genom en allians med Frankrike drogs Sverige så småningom in i krig med Nederländerna. Danmark såg sin chans att återerövra områden som tidigare förlorats till Sverige och gav sig in i konflikten på fiendens sida. Det som i historieböckerna kallas skånska kriget blev ett faktum år 1675. Vid krigsutbrottet hade Sverige en flotta som imponerade med antal kanoner och skepp.

I krigstid skulle denna respektingivande flotta bli allt annat än långlivad. De svenska operationerna till sjöss kretsade kring att understödja och skicka trupper och förnödenheter till de nyvunna provinserna i södra Östersjön, något som den danska flottan i det längsta försökte förhindra. På båda sidor var syftet att genom en avgörande seger till sjöss ta herraväldet över Östersjön.

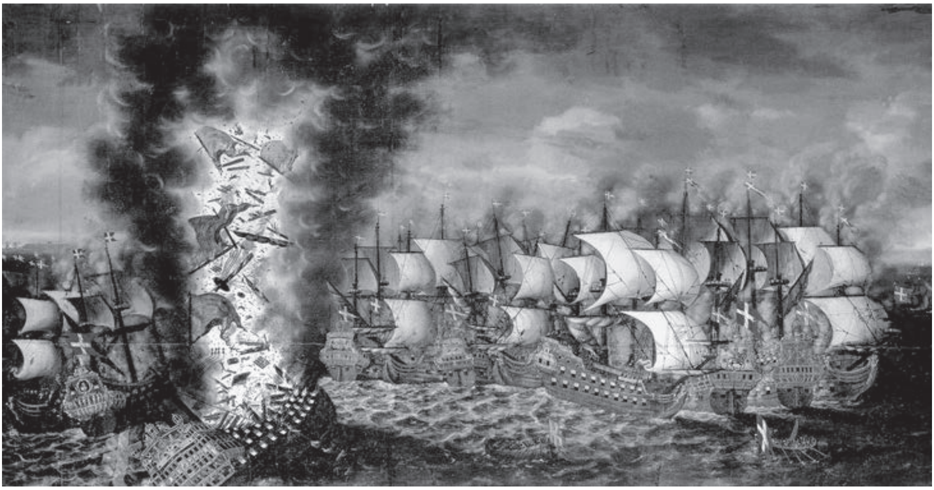


Fig. 1.1. Tio år efter slaget hugfäste den danske målaren Claus Møinichen de dansk-holländska segrarna med en pampig svit målningar på Fredriksborgs slott. Skeppen har ganska naiva proportioner men detaljrikedomen är slående. I målningens vänstra hörn återfinns det kantrande skeppet *Kronan*. Vid högerkanten återfinns det svenska viceamiralskeppet *Svärdet*, inklämt mellan danska skepp. Foto: Det Nationalhistoriske Museum, Hillerød.

Skeppet *Kronan* kantrade och exploderade vid inledningen till slaget mot den förenade dansk-nederländska flottan som utspelades vid Öland den 1 juni 1676. Kort därefter fattade även *Svärdet* eld och flög i luften (Fig. 1.1). Inom bara några timmar hade nära 1 500 människoliv släckts, flera skepp förlorats till fienden och ett stort antal svenskar hamnat i dansk fångenskap. De skamfilade resterna av den svenska flottan tog till flykten norrut där de sökte skydd utanför Dalarö skans i Stockholms skärgård. Några dagar efter ankomsten kom skeppet *Riksäpplet* på drift i en storm, törnade mot en klippa och sjönk. När freden åter slöts 1679 hade samtliga efter riksregalierna uppkallade skepp förlorats. Skeppet *Nyckeln* gick nämligen till botten i en våldsam strid alldeles utanför Kalmar under krigets sista år.

Svärdets sprängda skrov sjönk långt ute till havs och utom räckhåll för 1600-talets mest våghalsiga bärgningsentreprenörer. Från skeppet *Kronans* vrak lyftes däremot ett antal av de dyrbara kanonerna efter krigsslutet. Så småningom föll kunskapen om var olyckorna ägt rum i glömska. Berättelserna om skeppens undergång hölls dock vid liv, i synnerhet genom flottans eget historiebruk. Så småningom blev berät-

telserna välbekanta inslag i historien om den svenska stormaktstiden. *Kronans*, och kanske i synnerhet *Svärdets*, sista strid återberättades som bedrövliga men ändå storslagna undergångsepos.

Historiebruk och vrakletare

Magin kring berättelser om förlorade skepp förstärks av den kittlande vissheten att någonstans långt därute i det svårtillgängliga havets djup vilar de sorgesamma resterna efter skeppen. Historiska skeppsvrak är därmed på ett märkligt sätt välkända och samtidigt borttappade. Likt sägner om nedgrävda och gömda skatter sätter de både fantasin och lusten att leta i rörelse.

Anders Franzén (1918–1993) är förmodligen Sveriges genom tiderna mest kände vrakletare (Fig. 1.2). Hans berömmelse kommer främst av att han återlokaliserade *Vasa* (1628) i Stockholms hamn 1956.[3] År 1980 hittade han och några medhjälpare även de sargade resterna efter skeppet *Kronan* utanför Öland (Franzén 1981; 1982:6–8; 1985:14–15). Upptäckten kan inte beskrivas som annat än en sensation och blev startskottet för en marinarkeologisk undersökning av sällan skådat slag. Allt sedan upptäckten har vraket grävts ut, tusentals fynd har lyfts till ytan och en påkostad utställning om skeppet, vraket och undersökningen har byggts upp på Kalmar läns museum (se Einarsson 1990; 1997; 2015; 2016). Regalskeppet *Kronans* plats i det som med ett något diffust begrepp kan kallas för det allmänna historiemedvetandet har därmed befästs (för diskussion kring begreppet se t.ex. Aronsson 2002:189–207; 2004:67–70; Axelsson 2004:11–26; Zander 2001:39–57).

I det enträgna sökandet efter ett förlorat historiskt skepp växer förväntningarna som en bubbla. Varje expedition som ger sig iväg, letar och återkommer tomhänt gör skeppet än mer gåtfullt och ökar anspänningen. Ju längre det har letats desto mer förlösande blir också upptäckten (för diskussioner kring motiv till vrakletning, se även Arnshav & McWilliams 2015:57–64). Franzén sökte förgäves efter *Svärdet*. Det var först 2011 som en grupp vrakletare kunde återvända till land krönta av framgången. Därmed kunde även detta skepp strykas från listan över berömda men sedan länge förlorade skepp.

Medan vrakletare har en benägenhet att söka berömda skepp som ingått i sensationella historiska förlopp, så tenderar de inte fullt så ärorika aktörerna, de mindre lyckade eller dråpliga skeendena, att glömmas bort. Till skillnad från *Kronan* och *Svärdet,* som fått framträdande roller i



Fig. 1.2. Anders Franzén i samband med bärgningen av *Vasa* år 1961. Foto: Wikimedia Commons.

berättelsen om skånska kriget, den svenska stormaktstiden och flottan, har *Riksäpplet* aldrig upptäckts. Anledningen härtill är helt enkelt att vraket aldrig varit försvunnet. Eftersom *Riksäpplet* törnade på en klippa och sjönk på grunt vatten i Stockholms skärgård fick det aldrig den förlorade skattens mystik och vrakletarna greps aldrig av längtan efter att finna vraket. Minnet av skeppet har mer eller mindre förträngts.

Skeppsvrak ska upptäckas och plötsligt framträda ur mystikens töcken och dessutom helst gå att härleda till en särskild historisk person, vars gärning och minne äras något så när, för att alls väcka uppmärksamhet. *Kronans* och *Svärdet*s förlisningar ingår sedan länge som givna komponenter i berättelsen om den svenska stormaktstiden och de blodiga striderna till sjöss. Att detta bidragit till det allmänna engagemang och intresse som de båda vraken alltjämt väcker råder det knappast någon tvekan om. *Kronans* imponerande format, dess gigantiska skrov, det stora antalet dyrbara bronskanoner och berättelsen om den högadlige, stenrike och hetlevrade – men allt annat än

sjövane – riksamiralen Creutz, ackompanjeras på ett storslaget sätt av bärgade guld- och silvermyntskatter och grönärgade eldrör.

Svärdets sista strid har blivit föremål för ett antal nationalromantiska marinmålningar, dikter och andra skildringar. Bataljen har framställts i heroiska ordalag i de flesta översiktsverk om den svenska historien, skrivna under flera hundra år. Befälhavaren, viceamiralen Claes Uggla, som stupade i striden och följde skeppet i djupet, har framställts som en av nationens största krigshjältar. Minnesmärken har rests och krigsfartyg har uppkallats efter honom.

Liknande storslagna berättelser saknas helt kring *Riksäpplet*, vars befäl tvärtom fått ett eftermäle som är allt annat än heroiskt. Skeppet har inte satts i samband med en ideal sjökrigare och har därmed undgått en sådan patriotisk kanonisering som upphöjt *Svärdet* och som genomförts med generationer av nationalistiskt färgad historieskrivning. Från en arkeologisk synvinkel borde dock sådana värderingar rimligtvis vara av underordnad betydelse. Eftersom de ändå ganska oreflekterat tenderar att spilla över på den arkeologiska verksamheten finns det anledning att dröja något vid skillnaderna mellan hur dessa humanvetenskapliga discipliner närmar sig det förflutna.

Sjökrigshistoria och arkeologi

Arkeologiska studier av eftermedeltida perioder innebär alltid sällskap av forskare och forskningstraditioner från andra discipliner, varav historia är den som oftast förs på tal. Men även om historia och arkeologi båda är humanistiska discipliner som rör det förflutna, så närmar man sig dåtiden på lite olika sätt. Utan att för den sakens skull påstå att det ena perspektivet är bättre än det andra, kan det vara nödvändigt att synliggöra olikheterna, för att lättare förstå och förhålla sig till de dissonanser som ibland uppstår.

När arkeologins specifika särdrag ska utmejslas gentemot andra discipliner poängteras vanligtvis att arkeologer studerar det förflutna utifrån ting medan historiker utgår från text (för en genomgång se Andrén 1997), fastän gränsen mellan olika slags källmaterial ibland kan vara något flytande, vilket inte minst det förhållandevis flitiga nyttjandet av skriftliga källor i den här boken är exempel på. Uppdelningen kan dock ändå tjäna sitt syfte.

När arkeologer studerar historisk tid är det inte alls ovanligt att fynden som grävs upp ur jorden eller bärgas från botten reduceras

till illustrationer att visa upp jämsides med någon berättelse som historikerna redan känt till. Initiativet, frågeställningarna och i stor utsträckning även svaren, hanteras av forskare från andra discipliner. Arkeologen framställs inte sällan som historikerns underdåniga tjänare (jfr Clarke 1968:13; Muckelroy 1978:6; Andrén 1997:13ff; Hall 2000:16). Inom forskning om skeppsvrak från 1500- och 1600-talen är fenomenet ganska vanligt, även om det alltför sällan uppmärksammas (se dock t.ex. Cederlund 1997; Eriksson 2014a; 2015a; Harpster 2013). Det kan framstå som lite osäkert vad de materiella lämningarna egentligen tillför. Berättelsen kan ofta återges utan själva vraket eller andra fynd. Den materiella kulturens undanskymda roll framställs ibland som en ”textens tyranni” (jfr Moreland 2001:21), ett fältslag utkämpat mellan skriftliga dokument och uppgrävda fragment anförda av historiker respektive arkeologer.

Men relationen, såsom den framställs här i sin mest hårdragna och förenklade form, förklarar knappast varför vraken efter *Kronan* och *Svärdet* betraktas som viktigare är *Riksäpplet*. Historikerna är i allmänhet totalt oskyldiga till denna snedvridna uppfattning. Här krävs en kartläggning av historieskrivningens syften och av de grupper och de kanaler som fört berättelserna om respektive skepp in i det allmänna historiemedvetandet.

Den gigantiska, till synes orubbliga, koloss som står i vägen för varje ambitiöst försök att lyfta fram mer obekanta händelser, företeelser och grupper ur det förflutna, är ett välbekant och etablerat nationellt historienarrativ. Det tog sin form under framför allt 1800-talet och har fått kraftig kritik av seriösa forskare sedan mitten av förra seklet. Men trots detta är det just sådana förenklade historiska schabloner som aktiveras när nya sensationella vrakfynd görs (se Cederlund 1997 eller Arnstad 2009).

När det förflutna ska berättas, när historia ska skrivas, sker alltid ett urval. Det går aldrig att återge allt som har hänt. Urvalet är alltid ett resultat av ideologiska överväganden och utgången av en kamp mellan de grupper som vill ha tolkningsföreträde (jfr Axelsson 2004:22–23; Zander 2001:461–471). Historien om svenska flottan har formulerats av historiker med böjelser för sjökrig, men framför allt av sjökrigare med böjelser för historia. I denna historia framstår berättelsen om *Riksäpplet* som överflödig. En arkeologi som reduceras till att illustrera välbekanta historiska berättelser prioriterar mer eller mindre automatiskt bort vrak som *Riksäpplet*. Där finns nämligen knappast något

historiskt narrativ att illustrera. Det bombastiska kvädet om *Kronans* och *Svärdets* undergång utanför Öland har på sätt och vis kvävt en seriös arkeologi med utgångspunkt i *Riksäpplet*. Att synliggöra detta är ett första steg mot att avlägsna den döda hand som lagts över vraket, men kanske också över marinarkeologin i vidare bemärkelse.

Brusten tidskapsel

Den franske arkeologen Laurent Olivier har betonat att det sätt som arkeologer närmar sig det förflutna mer kan liknas vid att minnas än att rekonstruera specifika händelseförlopp från det förflutna. Att minnas är en aktivitet som äger rum i nuet. Inspirerad av psykoanalys menar Olivier att minnet är en reaktion på någon yttre omständighet. Vi har alla upplevt hur vi kastats tillbaka i tiden när vi konfronterats med olika ting, smaker, dofter eller musik. De episoder som plötsligt kommer åter är vare sig ursprungliga eller kompletta, utan brottstycken av någonting som en gång ägt rum. Viktigast av allt är att minnet påverkats och förvanskats av allt som hänt sedan dess. Det tenderar inte bara att svikta och bli diffust, utan är snarast en idé om det förflutna som bildas här och nu, på grundval av vissa lösa fragment (jfr diskussion hos Olivier 2011).

De materiella lämningar som arkeologer studerar har liknande egenskaper. De är fragmentariska och har påverkats av en rad händelser och processer innan de antagit den form som de råkar ha och innan de inträtt i det tillstånd som de befinner sig i när de observeras av en arkeolog. De materiella lämningar som råkar finnas kvar av det förflutna är tveklöst delar av nutiden. Trots detta finns ofta en önskan att arkeologiska lämningar ska vara ett slags tidskapslar. Att tiden som passerat mellan att lämningen blivit till och den tidpunkt då den observeras och dokumenteras aldrig har existerat.

Staden Pompeji tjänar ofta som exempel på detta fenomen. Under lager av vulkanaska och pimpsten tycks tiden ha stått stilla. Skeppsvrak förväntas ofta uppvisa samma avsaknad av tid. Ju mindre vraken påverkats av och haft kontakt med mänskligheten sedan de sjönk ner i det oändliga havets gröndunkla djup, desto bättre. Andaktsfullt berättar dykare om hur fascinerande det är att vara den första på si och så många år som beskådar ett vrak, likt en Howard Carter i Tutankhamuns grav.

Men tiden står aldrig still och kommer aldrig att göra det. Att värdera skeppsvrak och andra lämningar utifrån hur hårt de drabbats av tidens

gnagande tand, sentida rovgrävning eller annan exploatering, är knappast rättvisande. Lämningarna efter de regalskepp som gick förlorade år 1676 är intressanta att jämföra i detta avseende eftersom de representerar hela skalan, de har beskrivits som allt ifrån frusna ögonblick till vandaliserade ointressanta brädhögar. Medan *Kronan* vid upprepade tillfällen har målats upp som ett ”Östersjöns Pompeji” (Franzén 1985:9; Einarsson 2016:207) så framställs *Riksäpplets* vrak som helt vandaliserat och fördärvat (jfr Hamilton 1957:170). Fast även ett vrak som blivit ”ruinerat” har alltid en arkeologisk potential. Det är de vetenskapliga frågeställningarna som det kommer an på. Vad vill vi egentligen veta?

I motsats till *Kronan* har *Riksäpplet* stått i kontinuerlig förbindelse med världen ovanför vattenytan under flera hundra år. *Riksäpplet* är ett eländigt val för den som önskar hänge sig åt att leta vrak, dyrka hjältar eller bärga kanoner. Likaså lämpar det sig illa för den som vill hisna inför historiens vingslag och kontemplera inför en orörd, ostörd och skenbart oförvrängd kvarleva.

Kan arkeologi kring stormaktstidens krigsfartyg alls vara något annat?

Skepp som ting

Ett första steg för att få svar på frågan kan vara att lägga de dramatiska krigshändelserna under skånska kriget åt sidan. En arkeologisk studie behöver inte vara uppbyggd enligt det storslagna narrativets linjära och kronologiska dramaturgi med en början, en mitt och ett slut. Det är knappast självklart att skepp som skönmålats i historienarrativets storslagna händelseförlopp är mer lämpade för arkeologiska studier än dem som förbigåtts. *Kronan*, *Svärdet* och *Riksäpplet* var relativt likvärdiga skepp. Det var omständigheter och rena tillfälligheter som beseglade ödet i varje enskilt fall. I själva händelseförloppet kunde de lika gärna ha bytt plats och spelat varandras roller. I en arkeologi som tar sin utgångspunkt i skeppen som materiell kultur, i stället för att illustrera befintliga historiska narrativ, har *Kronan*, *Svärdet* och *Riksäpplet* rimligtvis något så när likartade potentialer. Det exceptionella och spektakulära får här lämna plats för det mer generella och alldagliga.

Men arkeologer är knappast ensamma om att söka det förflutnas vardag. Att exempelvis historikerna inom den så kallade Annalesskolan menade att grundläggande förståelse för det förflutna inte härrör från enskilda händelser eller personer utan från omfattande och djupgående

samhälleliga strukturer och fenomen är välkänt. Sådana strukturer och fenomen utgör i sin tur förutsättningarna för de spektakulära och vid första anblicken isolerade händelserna. Analys av sådana skeenden och tendenser är avgörande för förståelsen av också enskilda och mer anmärkningsvärda tilldragelser. Sådan forskning kan ses som en rörelse bort från enskilda personer, kungar, hjältar eller krig till förmån för exempelvis vardagsliv eller konsumtionsstudier (se översikt hos Burke 1990; Roche 2000).

Under senare år har materiell kultur satts i fokus även utanför arkeologin, inte minst genom influenser från posthumanistiska teoribildningar (se t.ex. Latour 2005; Trentmann 2009; Hicks & Beaudry 2010; Olsen 2010; Forssberg & Sennefelt 2014). Studiet av historiska skeppsvrak kan därmed få förnyad aktualitet (se även Eriksson 2014a).

Det säger sig nästan självt att ett gigantiskt fyndkomplex som ett regalskepp kan belysas på många olika sätt. Ett påstående som ganska frekvent upprepas inom marinarkeologin är att krigsfartyg var de mest invecklade och avancerade maskiner som byggdes i den tidigmoderna världen (se t.ex. Muckelroy 1978:3; Adams 2003:25; Eriksson 2014a:125). Just den tekniska aspekten av skepp och båtar är något som har fått relativt mycket uppmärksamhet inom marinarkeologin, vilket en snabb genombläddring av de omfångsrika rapporter som tryckts efter *International Symposium on Boat and Ship Archaeology* (ISBSA), som hålls var tredje år, ger vid handen.

Men det finns andra aspekter av skepp än de renodlat tekniska som fokuserar på manöveregenskaper, byggnadstraditioner eller skeppets förmåga och kapacitet att bära varor eller kanoner. Maskineriet i ett förindustriellt krigsfartyg utgörs till stor del av människor. Inte mindre än 450 personer fanns ombord på *Riksäpplet* vid det sista sjötåget.

Ett fullt fungerande skepp förutsätter ett samspel mellan skrov, vind, vatten, barlast, befäl, manskap, krut, kanoner, vedförråd och tusen andra parametrar. Ett sätt närma sig det seglande skeppet är att betrakta det som ett nätverk av människor och ting (jfr Latour 2005 eller Law 2000). Så länge de hålls samman i nätverket fungerar skeppet. När besättningen skotat seglen rätt kan skrovet röra sig genom vattnet med hjälp av vinden. Men om nätverkets beståndsdelar lösgör sig eller av andra anledningar fallerar, om barlasten är för lätt eller vinden för kraftig eller om de mellanmänskliga relationerna tillåts omformas, så kan skeppet segla omkull eller myteri bryta ut (se diskussion hos Law 2000; även Eriksson 2014a).

Som redan antytts och som kommer att diskuteras mer i detalj hamnar presentationerna av historiska skepp ofta i en framställning av vad (kända historiska) människor uträttat med skepp. Men relationen mellan människa och skepp blir riktigt intressant först när man vänder på problemställningen och frågar sig vad skeppet fick människor att göra. Hur har själva skeppet utformats för att få de ombordvarande att inrätta sig i den sociala och mekaniska enhet som regalskeppet utgjort? Kan ett skeppsvrak som *Riksäpplet* bidra med sådana upplysningar?

Ombord på ett skepp är utrymmet alltid begränsat, hur det avdelats utgör i sig ett intressant källmaterial. Rumsindelningen ska förvisso passa in i skeppet sett som en maskin, men ska samtidigt vara utformat för att harmoniera med ett hierarkiskt system. De flera hundra personerna är inplacerade i denna rumsliga organisation och förväntas uppträda i enlighet med sina tilldelade roller. Själva skeppet ställer upp de fysiska förutsättningarna för bevarandet av denna rollfördelning.

Göromål och rutiner utförda mer eller mindre medvetet på daglig basis konstituerar individens roll i relation till andra. Alla vardagliga praktiker påverkas på ett eller annat sätt av rummets utformning av dess indelning och inte minst av hur det kan begränsa rörelserna för vissa kategorier av människor. Av hur vissa rum kan göras mer eller mindre exklusiva eller privata. En viss rumsorganisation är ett självgenererande system för upprätthållande av hierarkier. Att ge anvisningar om var olika människor ska äta eller sova är ett sätt att aktivt kontrollera deras identitet (se till exempel Lefebvre & Levich 1987:7–11; Hacking 1999:161–171; Delle 1998; Upton 2002:719). Generellt sett saknas upplysningar om rumsorganisation ombord på skepp från 1600-talet, varför skeppsvrak kan lämna viktiga upplysningar (se diskussion hos Eriksson 2013b; 2014a). Studier av skeppets rumslighet är således ett sätt att närma sig en mer generell förståelse för det samhälle som såväl *Riksäpplet* som skånska kriget var en del av.

Ett skepp som *Riksäpplet* var inte enbart ämnat för att avfyra bredsidor mot fientliga flottor. Under det dryga decennium skeppet låg uppankrat i huvudstadens offentliga rum fungerade skeppet som en flytande informationskanal för den absoluta kungamakten. *Riksäpplet* var ett av de första skepp som hade färdigställts av de från England rekryterade skeppsbyggmästarna, vilket i sin tur var ett resultat av Sveriges utrikespolitik och handel. I den här boken har därför särskild vikt lagts på att beskriva skeppets arkitektoniska särdrag även exteriört.

Vid sina förtöjningar på Skeppsholmen i Stockholm kommunicerade *Riksäpplet* att Sverige var en militärmakt som närmat sig England.

I magasin och på havets botten

Att Östersjön tack vare det bräckta vattnet och avsaknaden av skeppsmask erbjuder unika bevarandeförhållanden för organiskt material är välkänt. Men de tusentals välbevarade skeppsvrak som vilar på det nordliga innanhavets botten är en till stora delar outnyttjad arkeologisk resurs. Kanske beror det på att undervattensarkeologiska undersökningar ofta framställs som en krånglig och komplicerad verksamhet, som kräver mängder av avancerad och kostsam teknisk apparatur och tidskrävande expeditioner. Men undersökningar av lämningar under vatten kan vara både enkla och billiga. Det är sant att utgrävning, bärgning och konservering av fynd ofta är förenat med stora kostnader. Däremot är sådana åtgärder sällan nödvändiga för att man ska kunna lära sig något nytt från skeppsvrak.

Östersjöns välbevarade vrak erbjuder mängder av arkeologisk information utan att för den sakens skull behöva grävas ut. Under vattenytan lurar vraken som stora kvardröjande portioner av en tidigmodern värld, helt synliga och åtkomliga för en dykande besökare. Det material som ligger tillgängligt för dokumentation framför dykmasken innehåller ofta mer än tillräckligt med arkeologisk information för att skapa underlag för resonemang, föredrag, artiklar eller böcker.

Källmaterialet är således tillgängligt för vem som helst som kan dyka, eller som känner någon som kan göra det. Arkeologisk dokumentation, tolkning och förståelse är därför inte avhängigt vare sig maskiner, särskilt avancerad teknisk apparatur eller komplicerade fältexpeditioner som kräver astronomiska budgetar. Arkeologi bottnar i en diskussion om det mänskliga livets oupphörliga sammanflätning med den materiella världen och det är frågeställningarna som avgör om ett fältarbete leder till bra arkeologi. Den begränsade fältinsats som ligger till grund för min arkeologiska framställning här, samlades in tillsammans med ett antal frivilliga dykare under totalt fyra tillfällen.

Ofta är det inte ens nödvändigt att bege sig till havets botten för att upptäcka tidigare ouppmärksammat arkeologiskt material från skeppsvrak. Outnyttjade och aldrig analyserade, och än mindre offentligt kommenterade, föremål från arkeologiska undersökningar finns i museimagasin över hela världen. Detsamma gäller föremål från

historiska skeppsvrak. Under den marinarkeologiska subdisciplinens förhistoria i Sverige bärgades ett stort antal föremål från vrak. Arbetet utfördes ofta som övningar i samband med marinens dykarutbildning (se genomgång hos Cederlund 1983). De tillvaratagna fynden såldes till privatpersoner eller inlemmades i olika museisamlingar.

Min arkeologiska framställning och analys av *Riksäpplet* som byggnad utgår från material som i viss utsträckning finns hos privatpersoner, men framför allt i olika museimagasin. Dessa samlingar är idag i stor utsträckning tillgängliga på internet genom databasen Digitalt Museum.

Min förhoppning är att den här boken ska väcka intresse även för hemtama, vid första anblicken kanske lite tråkiga, vrak. De som fallit i glömska sedan en första nyhetsuppståndelse i samband med upptäckten lagt sig och efter att bärgarentusiasmen klingat av. Utan tvivel kan närmare granskning av material från sådana skepp generera nya intressanta arkeologiska insikter. *Riksäpplet* är ett exempel. Det finns många, många fler.

KAPITEL 2

Att äras eller glömmas

Av alla de skepp som under årtusenden existerat har de flesta för länge sedan seglat in i glömskans töcken. Ett litet fåtal har dock upphöjts och tilldelats verkliga hedersplatser i historien. Urvalet har skett på grundval av de stordåd som deras befälhavare anses ha uträttat. Fartyget är själva redskapet för bragderna och bedrifterna och åtnjuter inte sällan sin beskärda del av anseendet. Tänk på Christofer Columbus *Santa Maria*, Francis Drakes *Golden Hind*, Otto Nordenskiölds *Vega*, Thor Heyerdahls *Kon-Tiki*, James Cooks *Endeavour* eller Noaks ark.

Sjökrigande nationer upphöjer vanligtvis ett antal särskilt avgörande sjöslag och framstående hjältar. Skeppen som deltog i dessa bataljer och som fördes av legendariska amiraler får ofta framträdande platser i såväl berättelserna som högtidlighållandet av tilldragelserna. Som exempel vårdas amiral Lord Nelson skepp *Victory* som en nationalklenod på Royal Naval Dockyard i Portsmouth i södra England, medan Nederländernas store sjöhjälte Michiel de Ruyters skepp *De Zeven Provinciën* i skrivande stund återuppstår i form av en mycket påkostad fullskalekopia. Ett krigsfartyg med besättning kan liknas vid en kropp, vars vilja är befälhavarens. Sjöhjältens person framstår som intimt sammanflätad med skeppet.

Arkeologiska berättelser om stora örlogsfartyg kan rida på den trygga vågen som redan kända och bekanta episoder utgör, något som är särskilt tydligt när ett nytt vrakfynd kablas ut i media. Uppmärksamheten som undersökningar av skepp som tillhört en kung eller någon annan historisk celebritet får tycks alltid ge dylika projekt existensberättigande (se diskussion hos Cederlund 1997). Det allmänna intresset för sådana skeppsvrak är i grunden något positivt, men verksamheten ska inte reduceras till att återberätta välbekanta och ofta kraftigt förenklade episoder ur den stora berättelsen om den svenska nationen. Inte minst som dessa berättelser sållats fram enligt ideologiska premisser som många forskare av idag har svårt att förlika sig med.

Urvalet som består av de historiska berättelser som omger oss idag har skett under lång tid och med särskilda syften. De uppbyggliga skrifterna *Svenska sjöhjältar* gavs ut i flera band med början strax före sekelskiftet 1900. Böckerna presenterade i högstämda ordalag de gamla stormaktssvenska sjökrigarna som förebilder och moraliska ledfyrar. Dylika skrifter är barn av sin tid och de högtravande och nationalistiska tongångarna kan idag kännas en smula obekväma. En arkeologi som inte kritiskt reflekterar över detta arv riskerar att reproducera dess värderingar.

Det finns därför anledning att titta närmare på hur händelseförloppet när de tre regalskeppen gick under har skildrats i historieskrivningen. Hur vraken har hanterats hänger nämligen samman med de eftermälen som de respektive skeppens befälhavare har fått i äldre historieskrivning. Det är dessa eftermälen som upprepas och förblir diffust närvarande när sensationella vrak upptäcks på havets botten.

Skånska kriget och flottan

Den svenska flottans nederlag och motgångar under skånska kriget är välkända. De skeenden som jag lyfter fram här är viktiga för att förstå varför *Kronan* och *Svärdet* har nått ikonstatus medan *Riksäpplet* närmast har förträngts. I korthet kan den svenska stormaktstidens krig beskrivas som en kamp om kontrollen över sjöfarten på Östersjön och handeln omkring. Danmark behärskade länge inloppet genom Öresund och kunde begära tull från passerande fartyg, medan Sverige blev allt mer dominerande på och runt Östersjön.

Nederländerna drog nytta av maktbalansen mellan Danmark och Sverige och understödde den svagare parten. I Roskildefreden erhöll Sverige bland annat Skåne, Blekinge, Halland och Bohuslän och med det andra danska kriget var Karl X Gustav på god väg att utplåna Danmark som nation. I det läget ansåg den såväl ekonomiska som militära supermakten att det svällande Stormaktssverige blivit alltför dominant och anslöt till Danmarks undsättning. Efter den svenska kungens plötsliga död slöts freden år 1660.

Sedan Sverige genom alliansen med Frankrike åter hamnat i krig, såg Danmark en chans att återerövra de landskap som tidigare förlorats till Sverige. Danmark och Nederländernas allians kom att avsevärt påverka de sjömilitära styrkeförhållandena till svenskarnas nackdel. Under freden hade svenska flottan förvisso rustats rent materiellt och

ett stort antal nya skepp hade byggts (för en översikt rörande skeppsbyggnadsprogrammet se Glete 2010:418–424), men ett förindustriellt krigsfartyg består dock till stor utsträckning av människor, hundratals människor. Den förhållandevis långa freden innebar att manskapet var oövat samt att erfarna befäl saknades. Amiralerna från Karl X Gustavs krig hade blivit gamla när orosmolnen åter hopade sig och flottan fick helt enkelt ta vad som fanns att tillgå i personalväg. I 1600-talets Sverige var de högre ämbetena inom staten förbehållna adeln. Från en nutida horisont ter sig många av de rekryteringar som gjordes väldigt märkliga eftersom flera höga officerare helt saknade erfarenhet av sjön och i de flesta fall även av krig.

Bristen på rutin visade sig redan under hösten 1675 då flottan ämnade undsätta de svenska provinserna i Pommern. Expeditionen leddes av Gustav Otto Stenbock (1614–1685), som förvisso var en gammal ärrad och välmeriterad krigare men som aldrig tjänat till sjöss trots att han titulerades riksamiral sedan elva år tillbaka. Expeditionen nådde aldrig längre än till uppsamlingsplatsen vid Karlsöarna innanför Gotland, där de överraskades av en storm. Skeppen började dragga. *Elefanten* med tjugo kanoner och *Saltsäcken* med sexton drev med ankarna släpande över botten mot land och krossades mot klipporna. *Riksäpplet* och *Victoria* miste sina ankaren. *Mercurius* kolliderade med skeppet *Draken* som förlorade fockmast och galjon. Flera skepp förlorade sina äspingar, småbåtarna de haft på släp.

Sedan sjukdomar dessutom börjat härja bland besättningarna vände flottan hem mot Stockholm utan att ens ha siktat fienden. Den misslyckade expeditionen kom att stå riksamiralen dyrt. Förutom att Stenbock förlorade sitt ämbete blev han ålagd att själv bekosta fiaskot, som ansågs ha kostat 209 341 daler silvermynt. Senare kom dock kungen att övertygas om Stenbocks välmening och bötessumman lindrades till 100 000 daler silvermynt (för en mer utförlig genomgång av Stenbocks expedition se Grandin 1985:98–109; Lundgren 1997:48–63; Tornqvist 1788:135–140).

Ny riksamiral

I december 1675 utsågs Lorentz Creutz (1615–1676) till amiral och amiralitetsråd med särskilt ansvar för ekonomin (fig. 2.1). Creutz var vid det laget en erkänt skicklig administratör med erfarenheter från framför allt Bergskollegium. Han var en person som gjort sig känd



Fig. 2.1. Friherren Lorentz Creutz verkade som lagman, landshövding, riksråd, kammarråd och vice bergskollegiepresident. Under skånska kriget blev han utsedd till flottans högsta befäl. Målning av David Klöcker Ehrenstrahl. Foto: Nationalmuseum.

för att få sin vilja igenom. Till de meriter som från en nutida horisont kan framstå som mer egendomliga hör att han även varit ordförande i en trolldomskommission som dömde femton kvinnor till döden för häxeri. I början av april 1676 blev Creutz tillförordnad chef för Amiralitetskollegium och han arbetade nitiskt för flottans utrustning. Tack vare hans administrativa talanger och hårdföra ledarstil lyckades man snart rusta flottan för ett nytt sjötåg. Trots sitt bristande sjömanskap tvekade han inte att också ta på sig ansvaret för högsta ledningen av operationerna till sjöss. (Lorentz d.ä. Creutz, urn:sbl:15662, Svenskt biografiskt lexikon (art. av Gr. Wittrock), hämtad 2017-04-03; för en omfattande biografi över släkten Creutz; se Lappalainen 2007).[4]

Flottan var vid denna tid förlagd till Skeppsholmen i Stockholm. I det nyligen åt söder expanderade Storsverige framstod örlogsbasen i Stockholm som något perifer. Den låg långt upp i norr och inbäddad i en djup skärgård. Det förhållandevis nordliga klimatet gjorde

dessutom att den danska flottan alltid var snabbare ut på Östersjön om våren.

Redan i april 1676 hade den danske amiralen Niels Juel återtagit Gotland med en eskader om fjorton skepp utan att ha mött något egentligt motstånd. Några dagar senare träffade danskarna på en svensk spaningspatrull bestående av det lilla skeppet *Charitas* och den bestyckade handelsflöjten *Constantia*, båda under befäl av Paul Rumpf. De två skeppen jagades av danskarna in i Blekingeskärgården där *Charitas* togs som pris och *Constantia* sattes i brand och sänktes av sin egen besättning (för mer information om vraket *Constantia* se Eriksson 2014a:125–149; Lisberg-Jensen 1972:32–47; Wetterholm 1994:146).

Mellan Rügen och Bornholm

Under tiden kämpade Creutz med att skrapa ihop skepp, materiel och manskap och fick till stånd en imponerande flotta bestående av 32 skepp, som den 19 maj lämnade Stockholms skärgård. Totalt fanns 11 870 man ombord och beväpningen bestod av inte mindre än 2 172 kanoner. Flottan var indelad i fyra eskadrar: eskadern med kronan i flaggan på *Kronan*, varifrån Lorentz Creutz förde befälet; eskadern med den gula flaggan på *Svärdet,* som fördes av den erfarne viceamiralen Claes Uggla; eskadern med den blå flaggan på skeppet *Nyckeln*, där amiral Johan Bär förde befäl och i vilken även *Riksäpplet* ingick samt eskadern med den svenska flaggan på *Victoria*, där amiral Johan Bergenstierna förde befäl (Lundgren 1997:85; 2001; Tornqvist 1788:144–145).

Flottan begav sig söderut i Östersjön för att leta rätt på den danska och komma till ett avgörande. Strax norr om Öland avled amiral Bergenstierna och skeppen i hans eskader portionerades ut i de tre återstående avdelningarna. Den 25 maj mötte svenskarna de danska skeppen mellan Bornholm och Rügen. Den numerärt överlägsna svenska flottan hade här chansen att få till stånd ett förkrossande slag mot den danska. Men tillfället gled dem ur händerna.

Vad som egentligen hände vid denna sammandrabbning har många försökt att utreda (se t.ex. Johansson 1985; Lundgren 1997; 2001; Hammar 2007; Einarsson 2016:70–86). De flesta tycks dock vara överens om att det var bristande erfarenhet som gjorde att de danska kunde komma undan. Det saknades samförstånd kring signalering och flottans formering. De svenska skeppen seglade för långt från

motståndaren och för högt i vind och var för splittrade för att kunna utdela verkligt förödande kanonsalvor mot fienden.

Utgången av slaget var minst sagt nedslående. Tre mindre fartyg förlorades till danskarna och ett okänt antal människor fick sätta livet till. De danska skeppen lyckades segla undan mot Öresund och svenskarna kunde inte följa efter eftersom de var ovana vid farvattnen, där åtskilliga sandrevlar förrädiskt hotade under ytan. Tillfället gick förlorat och de svenska skeppen nödgades släppa iväg fienden för att därefter ankra upp utanför Trelleborg.

Från ett kyrktorn i Ystad hade Karl XI med egna ögon bevittnat händelseförloppet med hjälp av ”Dahlbergs perspective”, en tubkikare (Tornqvist 1788:148). Han var djupt besviken på den bristande ”forcen” i attackerna och spårade feghet på alla håll (Lundgren 1997:92). Kungen hade själv sett hur de danska skeppen sluppit ur den fumlande svenska flottans grepp.

Huvudansvaret för nederlaget ansågs ligga på den blå eskadern som löd under Johan Bärs befäl. I eskadern ingick även *Riksäpplet* med viceamiralen Christer Boije samt majoren Johan Klerk ombord på *Saturnus*. De tre anklagades för att ha försummat sin plikt och inte tagit strid mot fienden. Bär fick behålla sitt befäl på gamla meriter. Han skulle så småningom ställas under förhör men blev till att börja med tillfälligt benådad med kravet att han vid nästa slag skulle vara tapprare (Lundgren 1997:89; se även genomgång hos Hammar 2007).

På *Riksäpplet*, som var Boijes skepp, togs flaggan ner och han miste befälet. Han fick dock stanna kvar ombord och segla med hem till Stockholm. Klerk fick i likhet med Bär behålla sitt befäl, förmodligen helt enkelt därför att det rådde brist på officerare (Hammar 2007:18). På sätt och vis är det redan här som domen faller över *Riksäpplet*, ett skepp vars befälhavare misstänkliggjorts och pekats ut som en odugling och fegis. I Boijes ställe blev kommendör Olof Borg befälhavare.

Kronan exploderar

Medan svenska flottan låg i Trelleborg fick den danska förstärkning av nio skepp från Nederländerna under befäl av den berömde sjöhjälten Cornelis Tromp. Han hissade befälsteckningen ombord på det danska skeppet *Christianus V* och därefter gick den förenade flottan ut mot den svenska med förnyad kraft. Svenskarna höll rådslag och fann det klokast att röra sig norröver för att i händelse av strid ha möjlighet att

retirera in i skärgården. Målet var att inte börja slåss förrän de passerat Ölands norra udde. Den svenska flottan seglade nu upp längs kusten tätt följda av den fientliga flottan som knappade in på dem.

Vad som egentligen föranledde katastrofen i höjd med södra Öland är oklart. Förmodligen var det så att besättningen på *Svärdet* avlossade ett skott, vilket var ett brukligt sätt att fråga amiralen om man skulle vända och samla sig för strid. Ombord på *Kronan* tolkade riksamiralen Creutz signalen som att det var dags att vända och gå mot fienden, varpå han signalerade åt hela flottan att vända. Enligt tygmästaren Gyllenspak, som överlevde katastrofen, förbereddes inte vändningen ordentligt. I den kraftiga vinden hade seglen behövt revas: ”om vi vänder i detta hårda väder, med detta ranka skepp, så sker oss visst en olycka” (Bechstadius 1724:136).

Kronan krängde så kraftigt att vatten strömmade in genom de öppna kanonportarna på undre batteridäck. Ytterligare kraftiga vindbyar tryckte slutligen helt ner det gigantiska skeppet på sidan. När *Kronan* låg platt med masterna i vattnet exploderade krutdurken och skeppet gick snart till botten. Endast ett fåtal av de 850 personer som fanns ombord överlevde explosionen och låg och flöt bland vrakspillrorna. Bland de stupade fanns riksamiralen Lorentz Creutz.

Svärdet brinner

Viceamiral Claes Uggla ombord på *Svärdet* blev nu flottans högsta befäl (fig. 2.2). Medan *Kronan* kantrade var den övriga flottan på väg att vända på Creutz order. I förvirringen som följde på amiralsskeppets plötsliga explosion bröt svenskarna sina formeringar och spreds över ett stort område. Åtskilliga oöverlagda manövrar och olyckor följde. Bland annat förlorade *Riksäpplet* sitt stormärssegel och hade svårt att manövrera.

I luckorna mellan de svenska skeppen trängde fienden in och snart var *Svärdet* omringat. Slaget gick därmed in i en ny fas som också kommit att bli en av de mest omskrivna striderna i den svenska flottans historia. Det har ibland hävdats att amiral Uggla som ensam befälhavare valde att ta strid mot fienden. I själva verket var det flera svenska fartyg som försökte nå fram och understödja, bland andra *Neptunus*, *Jernvågen* och *Hieronymus*. Fienden hade dock kommit för nära det svenska viceamiralskeppet (se även Grandien 1985:139–140; Hammar 2007:15–16).



Fig. 2.2. Gravyr efter målning av amiral Claes Uggla, en person som nått hjältestatus i historieböckerna. Efter Kuylenstierna 1908:126.

Bland de skepp som nu avfyrade bredsida på bredsida mot *Svärdet* återfanns *Churprinsen*, med den danske amiralen Niels Juel ombord, samt det redan nämnda skeppet *Christian V* med Cornelis Tromp som befäl. Uppgifterna kring slaget är motstridiga. Tromp menar att han lyckades skjuta *Svärdets* stormast överbord (Grandien 1985:140), medan andra källor hävdar att masten bröts i samband med att *Svärdet* tvingades väja för det fortfarande flytande *Kronan* (se t.ex. Kuylenstierna 1880:125–132; Tornqvist 1788:133).

Det finns också motstridiga uppgifter om huruvida Uggla verkligen strök flagg och bad om kvarter. Den holländske amiralen menar det senare i sin skriftliga rapport till danske kungen. Den rutinerade holländske amiralen ansåg att det var Uggla välförtjänt att få det ”såväl för sin tapperhet som för sitt osedvanliga försvar” (Grandin 1985:140). Tromp sände över en slup för att hämta Uggla då en holländsk brännare dök upp och lade till mot *Svärdet*.

Brännare var skepp som fyllts med allehanda eldfängt material såsom tjära, beck och annat. Brännaren seglades fram, hakades fast på fienden och antändes. När brännaren var fastgjord på sitt offer lämnade de ombordvarande fartyget genom en särskild dörr, vanligtvis placerad i skeppets akter (för en översikt se Kirsch 2009). Sedan den holländska brännaren *D'Hoen* (hönan) lagt till mot *Svärdets* akter stod skeppet snart i ljusan låga.

Bland de svenska vittnesmålen från striden saknas helt uppgifter om att Uggla skulle ha strukit flagg och givit upp. Tornqvist menar i sin sjökrigshistoria författad drygt 120 år efter slaget att "hvad utrikes skribenter anföra" om att Uggla skulle ha strukit flagg och bett om kvarter var helt felaktigt (Tornqvist 1788:134). De svenska utsagorna ger inte några klara besked. Enligt vittnesmål från överlevande ville Uggla "icke lämna ett så kapitalt skepp med så stora stycken (kanoner) i fiendens händer" (ibid.). Det behöver knappast kommenteras att de svenska uppgifterna om att flaggan satt kvar är lika tendensiösa som Tromps om att den togs ner.

Så småningom nådde elden *Svärdets* krutförråd och akterskeppet kom därmed att i det närmaste utraderas. Nedtyngt av de tunga kanonerna sögs det stora skrovet snart ner i djupet och med följde omkring 600 personer inklusive Claes Uggla. De kvarvarande svenska krigarna ansåg det lönlöst att understödja sedan brännaren lagt till mot *Svärdet*. De flydde norrut.

Riksäpplet sjunker

En del svenska skepp togs som priser av fienden, andra sattes avsiktligt på grund, medan återstoden seglade norrut in i skärgården. På kvällen den 2 juni ankrade *Riksäpplet* och de andra skeppen vid Dalarö och dagen därpå anlände Gustav Otto Stenbock, som trots sitt misslyckande året innan igen hade blivit riksamiral efter Creutz död. Fientliga skepp kryssade på det öppna havet utanför och i oron för en attack förstärktes skansen på ön Kycklingarna vid Dalarö med kanoner från skeppen (Lundgren 1997:87).

På riksamiralens order förflyttades *Riksäpplet* och skeppet *Jupiter* till Dalarö skans utanför den sydöstra stranden för att ta skydd under den massiva gråstensfästningens kanoner. Skeppet förlades med akterstäven mot land förtöjd med trossar i de kraftiga moringarna av

järn som fortfarande syns väl vid muren. I fören fälldes ett ankare (Stackell 1929:22).

Den 5 juni kom en skärgårdsbo ombord på *Riksäpplet* och berättade att fienden befann sig två mil därifrån. Befälhavaren Olof Borg, som övertagit kommandot ombord på *Riksäpplet* efter att Boije avsatts, beslöt sig för att själv ge sig ut och rekognosera och övertyga sig om uppgiftens riktighet. Under tiden hade vädret försämrats och en svår storm blåst upp. Innan Borg lämnade skeppet befallde han underofficerarna att ro ut med ytterligare ett ankare.

Christer Boije hade alltså fråntagits befälet redan nere vid Trelleborg, men fick ändå segla med upp till Stockholm. Sedan kommendör Borg gett sig iväg på sin rekognoseringsexpedition förklarade skepparen för Boije att de inte kunde få ut ett extra ankare i den starka stormen. Boije upprepade Borgs order att ytterligare ett ankare skulle läggas ut för att skeppet skulle ligga säkert. Skepparen tycks emellertid helt ha ignorerat befallningen och Boije försökte då få manskapet att ”minska stänger och rår”, vilket innebär att så mycket som möjligt av riggen demonteras för att minska vindfånget. Men enligt hans efterlämnade journal struntade de blankt i hans order sedan han förlorat sin befattning och ersatts av kommendör Borg (Stackell 1929:22).

Det var en gravt förolämpad Christer Boije som lämnade de tjurskalliga sjömännen och gick ner under däck. Helt ensam i den hårda tillvaron ombord på *Riksäpplet* var nu inte den stukade före detta amiralen. Det finns nämligen en intressant uppgift om att Boije, sedan han lämnat däcket, klev in i ett rum där även hans dotter befann sig. Medan stormen tilltog satte sig Boije ner för att skriva ”en supplik till kollegio”. Han blev dock snart avbruten av sin dotter som med näsan mot ett fönster utbrast ”far, vi komma nu så nära till det andra skeppet” (Lundgren 2001:229). Boije sprang ut på däcket, såg faran, men kunde inget göra. *Riksäpplet* hade släppt sina förtöjningar och kommit på drift.

Förste kaptenen Elias Johansson Garff var sjuk, varför det yttersta ansvaret för skeppet vilade på kapten Ewert Haas. På inrådan av styrmannen hade Haas givit order om att man skulle vinda något på ankarlinan för att skeppet inte skulle utgöra ett så stort vindfång. Under arbetet sprang plötsligt akterlinorna av och skeppet kom loss. Det enda ankaret var långt ifrån tillräckligt för att bromsa och stoppa det stora skeppet med alla dess tunga kanoner ombord. *Riksäpplets* sista resa gick omkring 630 meter i närapå rakt ostlig riktning och slutade med att

skrovet slog hårt mot en granithäll. Vattnet forsade in i krutkammaren och trots en febril aktivitet vid pumparna och langande med pytsar började skeppet sjunka med fören först och med en tilltagande slagsida åt styrbord. Man försökte motverka detta genom att rulla över några av kanonerna på babordssidan. Men det var hopplöst.

När vattnet nådde de understa kanonportarna kantrade skeppet från klabben och sjönk. En äsping från skeppet *Nyckeln* som kommit till hjälp för att bärga seglen drogs med ner i djupet (Stackell 1929:23). Större delen av besättningen ska ha räddat sig. Kapten Haas och styrmannen sattes genast i arrest. Ett halvt år senare blev Haas frigiven, men avskedades från tjänsten (se t.ex. Zettersten 1903:482).

Kommissionen

En kommission tillsattes för att utreda vem som bar ansvaret för nederlaget vid slagen mellan Rügen och Bornholm samt vid Ölands södra udde. Till grund för dess arbete låg den sammanfattning av anklagelserna som gjorts av sekreteraren Erik Lovisin. Det är kanske föga förvånande att vittnesmålen om vad som verkligen hände inte är alltigenom samstämmiga. Oredan och förvirringen under stridens hetta, liksom det faktum att många befäl stupade, har bidragit till att det är svårt att reda ut det nesliga nederlagets egentliga orsaker.

Anklagelserna riktades främst mot officerarna i Bärs eskader, de som redan i Trelleborg – det vill säga före *Kronans* och *Svärdets* förlisningar – hade anklagats för feghet. Som Axel Zettersten formulerar saken i sin *Svenska flottans historia* ansågs *Riksäpplets* befälhavare, Christer Boije, vara ”den mest felaktige” (Zettersten 1903:476). I kommissionen menade Boije till sitt försvar, att det var svårt att nå fram till fienden med *Riksäpplet* eftersom andra svenska fartyg låg i vägen. Han ansåg att han hade kämpat som en ärlig man, samt att hans skepp träffats av inte mindre än 76 skott (Lundgren 2001:21). Det var hur som helst svårt att bevisa hur frekvent *Riksäpplets* skrov hade genomborrats av fiendens eld, eftersom skeppet låg på havets botten vid tidpunkten för rannsakningen. Medan de anklagade amiralerna avlade sina vittnesmål inför kommissionen pågick som bäst arbetet med att bryta sönder skrovet för att komma åt att lyfta kanonerna.

Officerarna Anders Homman och Olof Nortman befann sig ombord på *Svärdet*, men överlevde katastrofen. Sedan skeppet fattat eld, exploderat och gått till botten hade de tillsammans med ett femtiotal

andra räddats ur vågorna och förts till fångenskap i Köpenhamn. Efter frigivningen levererade de graverande vittnesmål om hur deras skepp hade lämnats i sticket för att ensamt utkämpa en hopplös kamp. Deras vittnesmål kan liknas vid fröer som senare slagit rot i en nationalromantisk mylla och blommat ut i en veritabel personkult kring deras stupade amiral Claes Uggla.

Homman och Nortman berättar att sedan *Kronan* kapsejsat och exploderat – och Uggla axlat ansvaret som flottans högsta chef – sköt *Svärdet* två skott med bogstyckena på de svenska skeppen *Mercurius*, *Victoria* och *Lejonet*, som signal att de skulle vända och angripa fienden. De båda vittnena berättar vad Uggla sagt till sina underofficerare: ”Se hur de hundsfottarna löpa och ränna, om någon av eder kommer till Stockholm så tala om hur skälmskt de handlat mot oss” (Lundgren 1997:108). Hundsfott är 1600-talsslang för hundtikens könsorgan och kanske det grövsta man kunde förolämpa en ”ärlig man” med. De båda vittnena menar vidare att Uggla förmanat dem ”att kämpa manligen. Det är bättre att ärligen dö för sin fiende än att bliva hängd i Stockholm” (ibid.).

Uggla hade förmanat *Solen* och de andra skeppen som seglade förbi att stanna hos honom och fäkta som ärliga karlar, men ”de löpte efter varandra, den ene hit, den andre dit som hönsen kring gården” (ibid.). De två frigivna fångarna berättar också att Bärs eskader, där *Riksäpplet* ingick, seglade nära Öland och försummade att understödja *Svärdet* i den sista striden.

Ingen blev dock nämnd med namn och kanske var det svårt att reda ut vilka skepp som så slemt övergivit *Svärdet*, i synnerhet som de alla ”seglade hit och dit”. Men ”om Uggla varit i livet tror jag nog att några hade blivit namngivna och en ny galge hade blivit uppsatt i Stockholm”, menade Nortman (Lundgren 1997:111).

Kommissionens arbete fortgick oerhört långsamt och det var svårt att få fram bevis och någon verklig syndabock. Samtidigt rasade kriget och det var snart dags för ett nytt sjötåg. Claes Rålamb, som ingick i kommissionen, insåg det problematiska i att officerarna gick med anklagelserna hängande över sig. De blir ”tröga och kan inte göra Hans Majestät en riktig tjänst”, påpekade han (Lundgren 1997:116). Under våren och sommaren 1677 friades de en efter en.

Men även om de friats från anklagelserna så var deras rykte ordentligt skamfilat. Att bli misstänkliggjord för feghet var en skam som var svår att skaka av sig. Slaget vid Öland stod nära land och iakttogs av

många ögonvittnen. Ryktesspridningen om nederlaget var snart igång och spreds som en löpeld. En som fick sin beskärda del av denna förbannelse var *Riksäpplets* före detta befälhavare Christer Boije. Han hade svårt att röra sig i det offentliga utan att utsättas för okvädningsord från allmänheten. En månglerska, förmodligen en gatuförsäljare, ska ha ropat efter honom: ”Haver du tjänt Sverige som en ärlig man? Tvi dig, hundsfott!” (Citat i Lundgren 1997:224).

Sjötåget i krigspropagandan

Inom rådet betraktades den oroväckande ryktesspridningen tidigt som ett problem. Redan den 15 juni, det vill säga drygt två veckor efter att slaget ägt rum och endast tio dagar efter *Riksäpplets* förlisning, skrev de därför ett brev till alla landshövdingar, guvernörer, generalguvernörer, biskopar och superintendenter i syfte att berätta och offentliggöra en officiell version om hur slaget hade gått till.

Att flottan förlorat sina två största skepp med sina respektive amiraler ombord utanför Öland var ett faktum som var svårt att förtiga. Man redogjorde för hur det gått till när *Kronan* och *Svärdet* förlist, men i övrigt påstod man att skeppen ankommit till Dalarö eller någon av de andra hamnarna. Två mindre skepp saknades förvisso, men de förmodades ha räddat sig in till någon hamn. Skadan var beklaglig, men dräglig, och fiendens vinst inte så stor.

Sannolikt var det skeppen *Järnvågen* och *Neptunus* som omnämns som saknade. De kallas för små skepp, men hade båda besättningar på över 200 man. Som påtalats av historikern Anna Maria Forssberg är det oklart om rådet kände till att dessa skepp hade erövrats av fienden eller om det helt enkelt valde att förtiga denna omständighet. Detsamma gäller förlusterna av mindre fartyg som inte nämns överhuvudtaget. En händelse som rådet säkerligen kände till men som inte nämns alls är *Riksäpplets* snöpliga förlisning (Forssberg 2005:244).

Det kan givetvis finnas flera orsaker till att förlisningen förtegs i rådets brev. När det skrevs hade skeppet precis gått till botten och kanske hystes ännu förhoppningar om att skeppet skulle gå att bärga i sin helhet. Om så kunde ske skulle flottan kunna skaka av sig hela den pinsamma historien, vända blad och låtsas som om den aldrig hade inträffat. Brevets syfte var att lugna allmogen och förmodligen såg man ingen anledning till att nämna förlusten av *Riksäpplet* innan det var slutgiltigt konstaterat att skeppet skulle bli kvar på botten.

Flottans historieskrivning

En av de tidigaste böckerna om svensk sjökrigshistoria skrevs av den i Karlskrona verksamma prästen Carl Nilsson Bechstadius (1690–1739). Genom att praktisera sitt yrke i den svenska örlogsstaden framför andra fick han med tiden synnerligen god inblick i de svenska sjöofficerarnas genealogi och historia. Den lärde prelaten kompletterade dessa kunskaper med studier i flottans arkiv, vilket mynnade ut i skriften *Then adelige, och lärde swenske siö-man*. I boken, som trycktes 1734, återkommer sjökriget år 1676 i flera olika sammanhang. Bechstadius ägnar förhållandevis stort utrymme åt *Kronans* undergång, en episod som återberättas utifrån tygmästare Gyllenspaks målande vittnesskildring. Att *Kronans* förlisning beskrivs så detaljerat har nog främst att göra med Bechstadius tillgång till informanter än att han lät sig imponeras av de inblandades agerande. Den störste hjälten i det olyckliga sjötåget 1676 var enligt Bechstadius mening Claes Uggla. Bechstadius berättar att amiralen ”[o]mkom i brand på Skeppet Swärdet den 1. Junii 1676, och fick af Holländska Ammiralen Tromp thet loford, at han giorde alt hwad en *tapper Siö-Hiellte* någonsin göra kunde” (Bechstadius 1734:105, min kursivering).

Även Anders Homman (1622–1685), som framförde flera av amiral Ugglas sedermera bevingade ord till kommissionen, nämns i Bechstadius verk. Bechstadius beskriver honom som en ”Edle och Manhafftig” tjänare (Bechstadius 1734:118). Ordalydelsen är hämtad från epitafiet över Homman som fortfarande kan beskådas framme vid koret i Kalmar domkyrka. Historieskrivning sker inte bara genom text. Monument, minnesdagar och inte minst olika former av konstverk, såsom skulpturer, måleri och just epitafier förmedlar också historia.

På epitafiet över Homman avbildas *Svärdets* sista strid (fig. 2.3). Det brinnande skeppet ses snett akterifrån och i vattnet klamrar sig delar av besättningen fast vid den avskjutna stormasten. Den av fientliga kulor genomborrade svenska flaggan fladdrar fortfarande på aktern. Tittar man riktigt noga ser man en person som balanserar på babordssidans berghult, en av de kraftigare bordläggningsplankorna utmed vattenlinjen, med en hand på ett eldrör. Med själva syftet med epitafiemåleriet i gott minne förefaller det troligt att det är Homman själv som åsyftas. I bakgrunden syns den holländska brännaren.

Homman dog först 1685, hela nio år efter slaget då *Svärdet* blev lågornas rov. Epitafier över minnesvärda och framstående personer



Fig. 2.3. Anders Homman överlevde *Svärdets* sista strid. Händelsen finns avbildad på hans epitafium som är upphängt i Kalmar domkyrka. I bakgrunden syns den holländska brännaren. Foto: Patrik Höglund.

kunde i vissa fall hängas upp redan under deras levnad. Då sparades helt enkelt ett litet fält där man senare kunde fylla i uppgifter om dödsdatum och liknande (Gillgren 1995:70). Men det finns dock några detaljer i framställningen av skeppet som talar mot att kalmariten Anders Homman själv låtit blicken vila på sitt epitafium medan han suttit och lyssnat på gudstjänsten.

Förvisso stämmer det totala antalet kanoner på det avbildade skeppet förvånansvärt väl överens med vad bestyckningslistorna anger (se diskussion hos Höglund 2013:155–156). Däremot torde arrangemanget med tre fullständiga batteridäck vara felaktigt (Eriksson 2017b). Likaså hör de dubbla raderna stora fönster på akterspegeln liksom låringsgalleriet som sträcker sig vertikalt över två däcksnivåer snarast hemma i engelskt skeppsbyggeri (se kapitel 7). Skeppet på epitafiet över Homman påminner mer om de skepp som byggdes under 1600-talets sista decennier för att ersätta förlusterna från skånska kriget, än om de som

användes under det. Dessutom invigdes Kalmar domkyrka först 1682, vilket också talar för att epitafiet snarare framställdes efter Hommans död än kort efter den återgivna händelsen.

Som konstvetaren Peter Gillgren beskrivit utgör epitafier de kanske tydligaste exemplen på hur den personliga fromheten manifesteradess i offentlig miljö under stormaktstiden. De fungerade som äreminnen och beskriver individens möten med det gudomliga (Gillgren 1995). Epitafiet över Homman är den enda bilden av *Svärdet* som har koppling till en som verkligen var med om händelserna 1676.

Bechstadius är i sin sjökrigshistoria även smärtsamt medveten om de mindre ärofulla episoderna i 1676 års sjökrig. Vid sidan av dramatiken kring *Kronan* och *Svärdet* berättar han den dråpliga berättelsen om hur "thet sköna Skepp, Äplet som förde 80. Canoner. Ithy, at igenom Capiteinens oförsichtighet och oförståndiga Commendo, thet råkade uppo grund, uti Dalaröön och sanck" (Bechstadius 1734:139). Den noggranne Bechstadius redovisar också att krönikören Eberhard Werner Happelius (1647–1690) helt felaktigt påstått att "Capitainen fick therföre i repet til löna, och blef uphängd i en galga icke långt ther ifrån". Bechstadius är tydlig med att han inte vill uttala sig om ifall Haas förtjänade en sådan behandling, men berättar i enlighet med vad som verkligen hände att Haas blev frigiven.

Krönikan där Haas påstås ha fått "repet til löna" trycktes samma år som händelsen utspelat sig, varför utsagan ska betraktas som ett uttryck för den lynchartade stämning och de hårda domar som allmänheten gav dem som inte lyckades tjäna fosterlandet på ett framgångsrikt sätt. Krönikörens överdrift rörande bestraffningen, liksom månglerskans glåpord efter Boije, uttrycker allmänhetens dom. Den i sammanhanget mycket balanserade Bechstadius menar dock att Haas knappast ska lastas för olyckan med *Riksäpplet*. Haas var inte alls någon sjöman utan tjänade sitt uppehälle genom att vara vinskänk i Stockholm, "men nu uti thet nybegynta krig, igenom gunst och wänner, mycket oförskyldt, blefwit Skeps-Capitein" (Bechstadius 1734:139). Bechstadius ansåg att den som satt honom till kapten borde betala för kungens skepp.

Ewert Haas hade sedan 1664 hade kungligt privilegium att importera ostron (Lagerwall 1869:159). I ett brev till Magnus Gabriel De la Gardie kommenterar Peter Chambers (1610–1678) det hela: "Stackars Evert Haas, han hade just vakt när skeppet Äpplet kom till den olyckan. Han lär stå sig illa. Han skulle ha blivit kvar vid handel, men tids



Fig. 2.4. Kapten Elias Johansson Garff var kapten på *Riksäpplet* men låg sjuk då skeppet förliste. På epitafiet över honom i Hedvig Eleonora kyrka i Stockholm visas hur skeppet draggar och släpar ankaret över botten. Även om målningen kan anses avbilda händelsen korrekt så är skeppet som återges betydligt mindre än det verkliga. Foto: Niklas Eriksson.

nog blev han kapten" (citat i Lundgren 1997:223). Han var således en åtminstone i vissa kretsar respekterad person, även om han kommit att framstå som en hopplös sjökrigare. Beträffande amiral Christer Boije konstaterar Bechstadius kort att han blivit "dimmiterad uthur tiensten" (Bechstadius 1788:108).

Haas hade övertagit ansvaret för *Riksäpplet* från kapten Elias Johansson Garff som var sjuk vid tidpunkten för förlisningen. Garff lastades aldrig för *Riksäpplets* ömkliga förlisning. Året efter händelsen dog han. Det skepp som målats på epitafiet över honom anses ibland avbilda *Riksäpplet* (Börjesson 1942:241; Åberg 1985:73; Soop 2007:134). Skeppet har målats utan segel mot en grå himmel och med en sträckt ankarkabel som försvinner ner i den upprörda sjön. Motivet kan på tämligen goda grunder anses avbilda *Riksäpplets* sista färd, då skeppet med

boganakaret släpande över botten kom drivande från ankringsplatsen mot granithällen. Men även om epitafiets motiv avbildar händelsen så är det inte ett porträttlikt skepp som målats. Det är betydligt mindre än *Riksäpplet* och har endast ett batteridäck (fig. 2.4).

Epitafiet över Johansson Garff återfinns i Hedvig Eleonora kyrka i Stockholm. Under 1600-talet var den amiralitetskyrka i Stockholm och åtskilliga sjöofficerare finns begravda där. Det avbildade skeppet tycks ha varit ett standardmotiv på minnestavlor över flottans män. Endast några meter från nyss nämnda epitafium hänger ett liknande med ett närapå identiskt skepp.

I likhet med epitafiet över Homman så rymmer epitafiet över Garff en avbildning av honom själv. Han står på akterdäcket med ett svärd i högra handen och den vänstra handen på höften. Det kan tyckas lite märkligt att Garff framställdes inför Gud och eftervärlden tillsammans med *Riksäpplet* och i synnerhet det olyckliga missöde som ledde till skeppets förlisning. Men tittar man en gång till på målningen så ser man att han minsann gjort skäl för äran. Om detta vittnar den på flera ställen genomskjutna tretungade flaggan i skeppets akter samt texten som berättar om den ”Ereborne och Manhaftige” Garff.

Drygt 50 år efter att Bechstadius bok tryckts, utkom Carl Gustav Tornqvist med *Utkast till Swenska Flottans Sjö-tåg* i två band (1788). Som titeln antyder är boken en redogörelse för flottans operationer år för år. Framställningen av Uggla, Creutz, Boije och Haas och förlusterna av *Kronan*, *Svärdet* och *Riksäpplet* är mycket saklig och utförlig. Utifrån Bechstadius har Tornqvist skissat upp ett vederhäftigt ramverk av händelser, personer, skepp och sjöslag som passerar revy men alltjämt är lätt att ta till sig. Att Tornqvist använt sig av Bechstadius framkommer av flera referenser. Under 1800-talet och det tidiga 1900-talet återgavs Tornqvists framställning i många böcker om svenska flottans historia. Men inte rakt av och inte ordagrant, utan den kom att dekoreras med allt fler romantiserande krusiduller.

En som var bekant med svenska flottan och flottans historia var marinmålaren Johan Tietrich Schoultz (1754–1807). Han var själv sjömilitär och deltog i Gustav III:s krig mot Ryssland 1788–1790. Mest känd är han just för sina målande skildringar av detta krig, som han producerade i stor mängd. Vid en inventering konstaterades ett åttiotal kända dukar av hans hand, varav 78 avbildade stridigheter han själv bevittnat. Men i hans produktion återfinns även andra berömda motiv från den del av svenska flottans historia som högaktats av flot-



Fig. 2.5. Johan Tietrich Schoultz målade denna tavla av slaget vid Öland redan under 1770-talet. Efter Brorsson 2004:170–171.

tans män, såsom skeppet *Ölands* strid mot engelsmännen 1704 samt sjöslaget vid Femern 1644 (jfr Unger 1932:1–16).

En målning som kallats ”Sjöslag mellan svenska och danska skepp” (Brorsson 2004:170–171) torde utgöra en tidig svensk framställning av slaget vid Öland (fig. 2.5). Intressant nog är den målad från närapå motsatt perspektiv jämfört med Claus Møinichens tavla (jfr fig. 1.1). Det övertända skeppet *Svärdet* utgör på Schoultz tavla huvudmotivet och återfinns i förgrunden. Det brinnande hjälteskeppet avbildas snett förifrån och den fortfarande förda blågula flaggan avtecknar sig mot ett blåsvart rökmoln som stiger bakom skeppet. Rökmolnet härrör från den briserade krutdurken ombord på *Kronan*. Riksamiralens skepp skymtar fram bakom *Svärdet* och ligger helt på sida i bakgrunden. Schoultz framställning visualiserar på det här viset den version av slaget vid Öland som dominerade under 1800-talet. Då spelade nämligen i stor utsträckning Uggla och *Svärdet* huvudrollerna.

Att fånga en Uggla

Ett tillägg till legenden om *Svärdets* sista strid som tycks ha uppstått ur tomma intet någon gång under 1800-talet, är en ordväxling mellan Uggla och den nederländske amiralen Cornelis Tromp. Den ska ha ägt rum mitt i stridens hetta och bygger på att Tromp skulle ha ansett att Uggla förtjänade aktning och därför sänt över en båt för att hämta honom. I Gustav Henrik Melins *Lärobok i fäderneslandets historia* från 1845 kan vi läsa: ”Tromp, som beundrade Ugglas tapperhet, uppmanade honom att gifva sig. Uggla svarade leende: ’när såg man en uggla någonsin låta fånga sig på ljusan dagen?’” (Melin 1845:282) Den tappre sjöhjälten kastade sig därefter i vågorna. Om Melin själv knåpat ihop den lilla spetsfundigheten eller om han snappat upp den på annat håll är svårt att uttala sig om. Sägnen har dock kommit att omhuldas och reproduceras av många författare (se t.ex. af Trolle 1868:92; Kuylenstierna 1908:131; Unger 1942:464). Den förekommer till och med i det i övrigt så vederhäftiga bokverket *Svenska flottans historia*.

Ordväxlingen utbroderades så småningom med en liknande käckhet från motståndaren. Fienden ska ha ropat ”Nu kan Ugglan ge sig med detsamma annars ska vi klippa vingarna” (Grandin 1982:140–141) innan Uggla ropar sitt legendariska svar om att ugglan inte kan fångas på ljusan dagen.

Böckerna om den svenska flottan och dess historia från 1700-talet och en bit in på 1900-talet skrevs i uppbyggligt syfte (se diskussion hos Cederlund 1997). Creutz målas mer och mer upp som en oduglig krigare, vars inkompetens orsakade *Kronan*-katastrofen och det allmänna kaos som följde. Åsikten kommer bland annat till uttryck i Henrik af Trolles (1829–1886) *Svenska Flottan, dess minnen och öden från äldre tider intill våra dagar*. Trolle var sekundlöjtnant vid flottan och sedermera journalist och framför tämligen bestämda uppfattningar om vilka som ska lastas för flottans nederlag (af Trolle 1868:92–93):

> Med Uggla till högste befälhavare hade striden troligtvis fått en för svenskarne lyckligare utgång. När man bland annat hufvudlöst äfven besinnar, att en källarmästare Haas i Stockholm blifvit utsedd till befälhafvare på skeppet Äpplet, som af brist på nödig uppmärksamhet efter hemkomsten råkade i drift, stötte och sjönk i Dalarö hamn, så må man förundra sig öfver att ej större delen af svenska flottan gick förlorad.

En som definitivt tog del av den här nationalromantiskt färgade historievurmen var prins Oscar Fredrik (1829–1907), som gjorde karriär inom flottan för att slutligen nå viceamirals grad (Oscar II, urn:sbl:7812, Svenskt biografiskt lexikon (art. av Torgny Nevéus), hämtad 2017-03-29). Örlogskarriären fick dock läggas på hyllan sedan tronföljden, genom hans bröders frånfälle, gjort honom till kung över Sverige och Norge under namnet Oscar II. Han var dock inte sen att påpeka att ”ett helt ungdomslif, förflutit under förtroligt umgänge med den svenske sjö-officeraren” (Oscar Fredrik 1858:3). Kung Oscar har efterlämnat ett av de mest fascinerande uttrycken för hjältevurmen kring Claes Uggla genom dikten ”Claes Uggla på Svärdet 1676”. Den ingår i diktsamlingen *Ur svenska flottans minnen* som gavs ut för första gången 1858.

I tolv verser återger den blivande monarken huvuddragen i slaget vid Öland, varvid han givetvis lovsjunger Ugglas mod och pliktkänsla. Den blivande kung Oscar frammanar bilden av en närmast övermänsklig ståndaktighet hos den svenske viceamiralen som efter att ”Cronan […] som sam lik en konung på hafvet” exploderat, *Svärdet* fattat eld och besättningen förtvivlat kastat sig i havet, stannade kvar ombord (Oscar Fredrik 1858:19):

Clas Uggla den brådskan ej led.
Han stod ”som i djupaste fred”;
Stod qvar, tills han ensam sig finner
På däck, som i lågor försvinner.
Stolt synar han ännu en gång
Sitt sjunkande skepp. Med ett språng
Se’n modigt han störtar i vågen
Och qväder med döden i hågen,
Men blicken på brinnande flagg.

Den blivande kungen lutade sig således mot den i svenska skildringar ofta framförda versionen att ”Uggla sjelf var den siste, som kastade sig i sjön, och såg, flytande på ett trästycke, innan han drunknade, sin flagga brinna upp utan att strykas” (Melin 1845:282). Hur det nu var med den saken, om flaggan satt kvar eller om den togs ner, som ju Tromp påstår, är ovisst.

Ett återkommande sätt för olika mariner att hedra sina hjältar är och har varit att döpa sina fartyg efter dem. I England finns åtskilliga

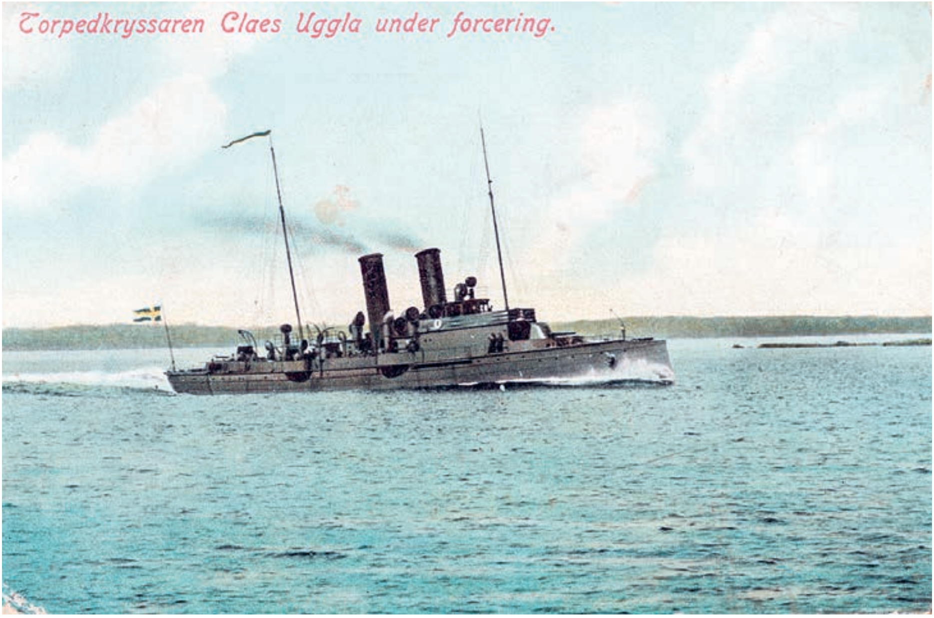


Fig. 2.6. Flottan har uppkallat fartyg efter amiral Uggla för att hylla honom. På det kolorerade vykortet ses torpedkryssaren *Claes Uggla* "under forcering". Fartyget byggdes 1899, strandade 1917 och bärgades av bärgningsfirman Olschanski, innan bolaget gav sig i kast med *Riksäpplet*. Författarens samling.

skepp uppkallade efter Nelson och i Nederländerna heter de De Ruyter. Att Uggla var ett föredöme illustreras inte minst av att flera skepp och båtar döpts efter hjälten för att påminna om hans bedrifter (fig. 2.6). För "[s]å länge en svensk flotta existerar, är Claes Ugglas namn förenadt med densamma, och stoltare namn kan svårligen ett under blågula örlogsflaggan gående fartyg bära" (Kuylenstierna 1908:132). Mig veterligen har inget fartyg kommit att uppkallas efter vare sig Creutz, Boije, Bär eller Borg – amiralerna som med sina eftermälen knappast varit föredömen för flottans män.

Berättelsen om de olika amiralerna och deras skepp, med den arketypiska rollfördelningen, spreds dock långt utanför den till synes snäva kretsen av historiskt intresserade sjöofficerare. Genom de historieverk som började ges ut under 1800-talet kom berättelsen att leta sig in i många bokbildade hem. Anders Fryksells *Berättelser ur den svenska historien* gavs ut i hela 49 delar mellan 1828 och 1893 och intar en särställning bland 1800-talets alla historieromantiserande verk. Fryksell

anses ha inspirerat storheter som Zacharias Topelius, Victor Rydberg, Verner von Heidenstam, Carl Snoilsky, August Strindberg med flera (jfr Hägg 1999:298). Sjötåget 1676 och slaget vid Öland avhandlas tämligen ingående. Fryksell, som i stor utsträckning anses fokusera på att biografera de historiska personerna, målar upp Lorentz Creutz som en kolerisk, hårdför och inkompetent person, i bjärt kontrast till den duglige sjökrigaren Uggla som ”i vågor eller lågor [gick] hjeltedöden till mötes” (Fryksell 1848:84–92, citat: 91). Fryksell framställer i allt väsentligt de båda amiralernas karaktärer som motsatta ytterligheter.

Det enda som i Fryksells (1848:92) skildring anspelar på Christer Boije och *Riksäpplet* är: ”På hemvägen förliste ett skepp utanför Westervik och ett annat genom sjökaptenens oskicklighet i Dalarö hamn.” De förtjänade således inte ens att nämnas vid namn. I övrigt är framställningen av slaget ingående.

Det verk som på sätt och vis kan tyckas utgöra en uppföljare eller ersättare för Fryksells är Carl Grimbergs *Svenska folkets underbara öden*. Medan Fryksell fått rykte om sig att vara såväl kungakritisk som pacifistisk har Grimberg hållits för raka motsatsen (jfr Hägg 1999:298). I Sveriges riksdag kritiserade socialdemokraternas ledare Hjalmar Branting Grimbergs läroböcker för att vara skrivna i en ”nationalistisk och krigsförhärligande anda” (Torbacke 1993; Matz 2001:42–45; Aronsson 2004:128). Grimbergs framställning av slaget vid Öland är förvånansvärt kortfattad men innehåller ändå de till synes viktigaste komponenterna, det vill säga påståendena att Lorentz Creutz bristande erfarenhet och kompetens ledde till *Kronans* undergång samt att Uggla spelade förstafiolen (Grimberg 1922:158):

> När Stora Kronan kantrade, måste han [Uggla alltså] vända undan vind för att ej kollidera med amiralskeppet. Men vid denna farliga manöver bräcktes stormasten på hans fartyg, och skeppet vräktes på sidan samt blev liggande redlöst. ”Kapa stormasten!” ljöd Ugglas befallning – ty ge sig skulle han ej. Yxorna svängdes med förtvivlans kraft, stormasten gick över bord, och skeppet reste sig åter. Sedan besvarade Uggla fiendens eld, tills hans fartyg antändes av en fientlig brännare och med en skarp knall sprang i stycken. Då kastade han sig i sjön och omkom.

Detaljerna kring hur *Svärdet* förlorade masterna är höljda i dunkel. Den holländske amiralen Tromp menar sig till exempel ha skjutit av

masterna, medan de flesta svenska författare – i likhet med Grimberg – menar att stormasten bräcktes när *Svärdet* var nära att kollidera med det fortfarande flytande vraket efter *Kronan*. I vilket fall som helst så försummar Grimberg att berätta att ytterligare ett regalskepp gick under, strax efter katastrofen utanför Öland.

Författare som Fryksell och Grimberg imponerar onekligen med att som ensamma författare ha skrivit så omfattande verk. Men det finns även tidiga exempel där flera författare engagerats. När det ambitiösa bokverket *Sveriges historia från äldsta tid till våra dagar* gavs ut 1881 ansågs det banbrytande i så måtto att det var det första översiktsverket som skrivits av en samling så välrenommerade forskare och specialhistoriker (jfr Nyström 1930:309). Bland författarna återfinns Oscar Montelius, Hans Hildebrand och andra akademiska tungviktare. När det gäller framställningen av sjötåget 1676 återberättas den vanliga historien om den ”i sjömansyrket helt oerfarne Lorens Creutz” och den ”hieltemodige amiral Uggla” som var den enda som ”höll stånd” (Weibull, Höjer et al. 1881:441). *Riksäpplet* och dess befälhavare förtjänade ingen plats i denna framställning heller.

Den påkostade uppföljaren i form av *Svenska folket genom tiderna* gavs ut av förlaget Allhem på 1930-talet. Enligt förordet i det första bandet eftersträvades att söka ”medarbetare av erkänd auktoritet och med självständig forskning bakom sig”. Antalet specialister hade avsevärt utökats jämfört med tidigare. Intressant är att avsnittet ”Flotta och sjöfart” inte är skrivet av historiker utan av kommendörkapten Georg Hafström och kapten Hjalmar Börjesson. De båda författarnas bakgrund och förkovran i den marinhistoriska litteraturen är inte att ta miste på. Men kanske är det just denna omständighet som ligger till grund för att den inom flottan så ofta återberättade myten om ugglan som inte lät sig fångas smugit sig in i ett standardverk som syftat till att återge Sveriges historia i vidaste bemärkelse (Hafström & Börjesson 1939:245).

Berättelser om det förflutna kommuniceras dock genom en rad kanaler utöver de historiska standardverken. Från 1900-talet finns många exempel på journalister med förmåga att leverera historisk dramatik. En är Alexis Kuylenstierna, medarbetare på *Dagens Nyheter* och författare till *Svenska Bragder och stordåd* (1908). Kuylenstierna, som under sin levnad var känd under signaturen ”Mustafa” – förmodligen ett minne av hans tid som Asienkorrespondent – har sammanställt en fascinerande samling berättelser. Vid sidan av skildringar om Andrées

polarfärd, slaget vid Brunkeberg, Gustav Vasas befrielsekrig, tåget över Bält, slaget vid Fraustadt, ett porträtt av Artur Hazelius och en berättelse om hur svenskarna grundade ryska riket, finns ett helt kapitel om ”Amiral Klas Johansson Uggla på Svärdet”. Där redogör han för hur 1676 års fälttåg till sjöss hade fått ”ett annat förlopp, om han fört högsta befälet i stället för Lorentz Creutz (Kuylenstierna 1908:125).

Få har broderat ut berättelsen av den fallne sjöhjälten som Kuylenstierna och i så spänstig berättarstil. Han skriver (Kuylenstierna 1908:132):

> Claes Johansson Uggla är en af svenska flottans vackraste, mest tilltalande gestalter. Han fick till svenska flottans olycka aldrig tillfälle att som högsta befälhavare föra befäl i rangerad batalj, men han gaf genom sin hjältemodiga och hopplösa strid på ”Svärdet” ett exempel på äkta sjömannamod och hängifvenhet för flaggan, ett exempel öfver vilket svenska flottan i alla tider kan känna sig stolt.

Skepp blir berömda om deras befälhavare blir det. De olika officerarna har i berättelserna om sjötåget 1676 iklätts ganska olika, men samtidigt stereotypa, roller. Här finns den skicklige och hårdföre administratören och totalt oduglige sjömannen Creutz, den ärevördige sjöhjälten Claes Uggla och slutligen de båda oduglingarna Christer Boije och Ewert Haas på *Riksäpplet*. Dessa eftermälen formulerades inom flottans egen historieskrivning, men har därefter fortplantats av den bredare historieintresserade allmänheten.

Idag är regalskeppet *Kronan*, tack vare omfattande undervattensarkeologiska undersökningar och en påkostad utställning på Kalmar läns museum, det av skeppen som allmänheten bäst känner till. Men under många år var det *Svärdet* och Uggla som hade de framskjutna rollerna i översiktsverken om Sveriges historia. Creutz ombord på *Kronan* får bära ansvaret för den oförsiktiga vändningen av sitt skepp, som banade väg för den kedja av missöden som drabbade flottan år 1676. Frågan är hur detta påverkat minnet, värderingen och hanteringen av deras skepp. *Kronan*, *Svärdet* och *Riksäpplet* finns ju faktiskt kvar än idag.

Att det saknas en storvulen nationell hjälteberättelse om *Riksäpplet* är dock endast en del av förklaringen till att vraket i stort sett förbigåtts. Det finns nämligen en annan kategori hjältar som påverkar värderingen av olika vrak. Här rör det sig inte om vare sig amiraler eller historiker och arkeologer, utan om vrakletare.

Hjältar och vrak

Förekomsten av hjältar och äventyrare inom arkeologin är välkänd. Steven Spielbergs filmkaraktär Indiana Jones är förmodligen världens mest berömde arkeolog (se diskussion hos Holtorf 2007:62–83). Samtliga fyra filmer om den med piska, pistol och hatt utstyrde vetenskapsmannen är uppbyggda med ungefär samma dramaturgi. Indiana Jones är besatt av letandet efter ett särskilt, välkänt men ändå ack så borttappat, historiskt föremål. Den första filmen hette i svensk översättning *Jakten på den försvunna skatten*. Titeln fungerar utmärkt som rubrik till merparten av de vrakletarexpeditioner som ägt rum i syfte att lokalisera lämningarna efter välbekanta historiska skeppsvrak (jfr diskussion hos Wijkander 2007:65–67, Ransley 2005:624). Det är egentligen ganska märkligt att dr Jones inte porträtterats som vrakletare.

Carl Olof Cederlund menar med stöd i den amerikanske mytforskaren Joseph Campbells arbete *The Hero with a Thousand Faces* (1949) att hjälten genomgår en serie faser och att dessa skildras som en resa, verklig eller abstrakt. Hjältens första uppgift är att dra sig tillbaka från världen till en närmast andlig existens där hen möter många svårigheter som ska bemästras. En hjälte är således en person som lyckas tänja på sina egna personliga begränsningar. En hjälte vågar sig bort från vardagens värld in i en värld med övernaturliga under, där fantastiska krafter ska bekämpas. När en avgörande seger har vunnits kan hjälten återvända till världen med en förmåga att skänka människorna välsignelse (efter Cederlund 1997:49–51, jfr Campbell 1949).

Även i berättelsen om regalskeppet *Vasa*, såsom den förmedlas med böcker, dokumentärfilmer och inte minst med själva Vasamuseet, ingår *upptäckten* som ett centralt tema. Hjälten heter Anders Franzén, han som med en dåres envishet propplodade och återfann skatten – nationalklenoden *Vasa* – på Strömmens botten. Franzén brukade inte uppträda med hatt och piska. Däremot berättar han i flera intervjuer om den solblekta jacka som han bar den dagen då han, beväpnad med sitt propplod, lyckades genomborra det gamla regalskeppet, 30 meter under snurrebåten.

Anders Franzén hade ett tydligt fokus på just berömda skepp, sådana som var väl belysta genom skriftliga källor och som också intog centrala platser i Sveriges historia. Han har i flera sammanhang motiverat sitt ointresse för handelsfartyg på följande sätt (Franzén, 1982:6, min kursivering):

> Ett handelsfartyg består till största delen av sin last och spannmål, ved, guld, tjära, porslin och tusen andra varor blir ju knappast sjö*historia* för att de råkat åka båt […].
>
> I det militära har det ju alltid *skrivits* mycket […] under det att handelssjöfarten […] producerat mycket fåtaliga *dokument*.

Mycket finns givetvis att anföra kring Franzéns argumentation (se t.ex. Eriksson 2014a:26–28), men det viktiga är att den potential han såg i sjunkna skepp inte alls låg i det materiella, i själva skeppsvraken, utan i de skriftliga källorna. Franzéns urvalsprincip – fokus på kända skepp – gjorde att verksamheten kom att kretsa kring kungar och krig. Som visats av arkeologen Carl Olof Cederlund i olika sammanhang har denna form av vrakforskning tydligt nationalistiska förtecken och tenderar att upprepa en traditionell konservativ historiesyn (se omfattande diskussion hos Cederlund 1994; 1997; Arnstad 2009).

Sensationella vrakupptäckter bygger således på två komponenter. För det första måste vraket vara välkänt och helst kunna förknippas med en känd historisk person, när det gäller skeppsvrak rör det sig oftast om en kung eller välkänd adelsman eller ett skeende som kan kännas igen av nästan vem som helst utan djupare kunskaper om det förflutna. Skeppet måste med andra ord kunna passas in på en befintlig plats i en redan allmänt känd historia. För det andra måste skeppet givetvis vara försvunnet, men ibland räcker det med att hävda att det var försvunnet (jfr Cederlund 2006:125–140; 2012:9–64). Att vraket plötsligt uppdagas blir som en nästan kuslig påhälsning från det förflutna (se även Arnshav & McWilliams 2015:57–64).

Arkeologen Matthew Harpster har undersökt hur skeppsvrakens kulturhistoriska sammanhang fastställs och menar att kontexten existerar oberoende av själva vrakfyndet. Själva vrakets kunskapsbidrag är i sammanhanget försumbart. Den historiska kontexten är i stort sett densamma efter fyndet som före (Harpster 2013). Arkeologin reduceras till en rapport om en dykexpedition, en ritual och en ursäkt för de inblandade att vältra sig i och för evigt förknippas med en välbekant historisk episod.

Den ton som slås an när ett välbekant vrak påträffas låter som ett kraftfullt eko av Kuylenstiernas och kung Oscars storslagna framställningar. I den mediala rapporteringen kring dykningarna på skeppet *Mars* påtalades bland annat (Expr. 2013-07-22):

> Vasa sjönk av en vindpust. Mars av två dagars enorma och väldigt hemska drabbningar till sjöss. När hon sjönk gjorde hon det hon var byggd att göra. Det är ingen kapitulation av feghet, utan extrem tapperhet. Man slog tillbaka tre anfallsvågor innan man blev övermäktiga.

Ofta är det just denna form av plötsliga upptäckter av historiskt välbekanta och kända vrak som sparkar igång projekt. Om vi håller oss till Östersjön kan *Kronan*, *Vasa* och *Mars* nämnas som projekt vilka tillkommit efter att vraken under sensationsartade omständigheter gjort återtåg in i det allmänna nutida medvetandet.

Upptäckarnas idoga slit och letande fungerar som en inträdesrit till ett nytt tillstånd och en hjältestatus. Efter ett strävsamt sökande i det kalla outforskade och mörka havet återvänder de till civilisationen krönta av framgången i jakten på den försvunna skatten.

Klassiska hjältar äras enligt traditionella belöningssystem. Helst med audiens hos självaste kungen. Sveriges förre kung Gustaf VI Adolf hade ett väldokumenterat arkeologiskt intresse (se t.ex. Mark 2004) och hans engagemang i bärgningen och utgrävningen av *Vasa* är välkänt. De gulnade filmsekvenserna som visar hur den energiske och driftige entreprenören Franzén skakar hand med monarken och hur de båda kliver ombord på det nyligen bärgade regalskeppet är ett stående inslag i de senaste 50 årens Vasadokumentärer (se diskussion hos Arnstad 2009). Sveriges nuvarande kung tycks även ha attraherats av själva dykningen. Regalskeppsarkeologi är således en av alla de verksamheter som hjälper till med att reproducera monarkin (jfr diskussion hos Frihammar 2010).

Svärdet och amiral Uggla intog den framskjutna positionen i framställningarna av slaget vid Öland. År 1980 lokaliserade Anders Franzén tillsammans med några medarbetare regalskeppet *Kronan*. Över 35 år av kontinuerligt marinarkeologiskt fältarbete på *Kronans* vrak kan sägas ha blivit såväl *Kronans* som Lorentz Creutz sentida renässans. *Kronan* kan dock aldrig bli ett hjälteskepp som *Svärdet*. Skeppet har i stället erhållit sin berömmelse i egenskap av ett slags skattskepp. När vraket efter *Svärdet* så småningom påträffades så sent som 2011 rapporterade dagstidningarna att det var tveksamt om det fanns några egentliga skatter ombord. På *Kronan* har man däremot hittat ”två guldskatter och tre gömmor med silver. Silvret vägde 70 kilo” (*AB* 2011-11-15).

Den största skillnaden mellan *Riksäpplet* och de båda utanför Öland förlista skeppen, är att *Riksäpplet* aldrig varit försvunnet. Vraket har

blivit en integrerad del av landskapet. Skäret mot vilket bordläggningen krossades har efter händelsen kommit att kallas för just Äpplet och den lilla gråstensknallen kommunicerar skeppets position på varenda karta och sjökort över Dalarö med omnejd. Som vrak är *Riksäpplet* så välbekant och trivialt att det knappast märks. Det är en brädhög bland de betydligt mer välbevarade vraken i närområdet.

Det är mot denna skisserade historiska bakgrund som paradoxen *Riksäpplet* måste ses. I skrivande stund pågår diskussioner om huruvida vraket efter *Svärdet* ska undersökas, ett vrak som ligger ännu längre ut till havs än *Kronan* och på ännu större djup. Det är således de vrak som ligger på otillgängliga platser, som kräver speciell apparatur för att lokaliseras och såväl mod som avancerad utrustning för att besökas, som ägnas uppmärksamhet. *Riksäpplet* ligger alltjämt outforskat, nästan framför näsan på oss.

KAPITEL 3

Äpplet på botten

Riksäpplets robusta skrov hade utan tvivel stått pall mot tidens gnagande tand och vattnets erosion om det sjunkit på en mer otillgänglig plats. Nu lade sig det oturliga krigsfartyget till rätta på grunt vatten inte långt från Dalarö samhälle. Det finns en väletablerad uppfattning att vraket stod mer eller mindre intakt i sen tid och att vraket därefter sprängdes, härjades och bröts ner till spridda spillror som knappast liknar ett skepp. De som fått bära skulden för ödeläggelsen är dykeribolaget Olschanski. Denna uppfattning är kraftigt förenklad och överdriven men rymmer ändå ett korn av sanning. Visst har vraket vandaliserats kraftigt under de senaste 150 åren, men den medvetna demoleringen av skrovet inleddes faktiskt ganska snart efter förlisningen. Att det trots denna omilda behandling finns förvånansvärt mycket kvar av skeppet uppdagades egentligen först i samband med det fältarbete som ligger till grund för kapitel 6.

I en ”Kort Oförgripeligt Uppsats” sammanfattas kostnaderna för den svenska flottans materielförluster under 1676 och 1677. Inte mindre än nitton skepp, brännare, bojorter[5] och andra farkoster hade gått till botten eller förlorats till fienden under dessa år. Kostnaderna för själva fartygen och deras respektive bestyckning, det vill säga kanonerna, listas separat. Anledningen härtill var att kanonerna betingade ett pris som motsvarade eller ofta till och med översteg resten av skeppet. Skeppet *Kronan* värderades till exempel till 160 000 daler silvermynt och *Svärdet* till 106 800. De båda skeppens kanoner värderades dock till 166 500, respektive 84 703 daler silvermynt (Amiralitetskollegiet, nya nummerserien, vol12a, KrA).

I förteckningen över förluster värderades *Riksäpplet* till endast 40 000 daler silvermynt – mindre än hälften av *Svärdet*! Förvisso var *Riksäpplet* ett något mindre skepp men det kan knappast vara hela förklaringen. Båda skeppen ansågs vara i ganska dåligt skick. I samband med en inventering efter sjötåget 1675 menade amiral Klerck: ”Äpplet kunde man inte lita på; det kunde falla ihop av sig självv.” Om

Svärdet ansåg han: ”Skeppet är nu en så stor klenod, som bör dragas nödvändig omsorg så att det säkert kan bringas i sjön igen” (citat i Lundgren 2000:59).

Hur nedgångna fartygen egentligen var när de sjönk är svårt att avgöra. Två år tidigare hade *Riksäpplet* använts för förtroendeuppdraget att skjutsa Karl XI:s morbror, hertig Kristian Albrekt av Holstein–Gottorp, tillsammans med gemålen prinsessan Fredrika Amalia av Danmark från hemlandet till Sverige tur och retur (Stackell 1929:17–18). Det förefaller osannolikt att skeppet skulle ha förfallit så till den grad att värdet minskat till hälften på så kort tid. Värdeskillnaden mellan *Riksäpplet* och *Svärdet* beror kanske delvis på att riggen inte alls är medräknad bland förlusterna. De tre masterna stack till stor del upp ur vattnet och var relativt enkla att ta tillvara. Övermaster, rår och tågvirke kunde avlägsnas på samma sätt som stora delar av riggarna demonterades inför skeppens vinterförvaring. Sedan vant och stag skurits av kunde undermasterna spelas upp ur sina lägen och vidare upp till vattenytan. Av någon anledning lämnades bogsprötet kvar i vraket och togs upp först 1868. Den uppsättning segel som *Riksäpplet* fått ärva från skeppet *Mars* (Stackell 1929:14) kunde sannolikt återanvändas på något annat av flottans skepp.

Kanonerna som följde *Riksäpplet* i djupet ansågs dock betinga ett värde av hela 75 768 daler silvermynt, nära dubbelt så mycket som skeppet (Glete 2010:566). Det var en ansenlig summa som vilade strax under vattenytan några hundra meter från Dalarö skans.

Dykentreprenörer

Kort efter olyckan vidtogs tillgängliga åtgärder för att ta tillvara så mycket som möjligt av skeppet och dess utrustning. Bärgningar från sjunkna skepp var ingen ovanlighet under 1600-talet och en lång rad både avancerade och finurliga metoder hade utvecklats för att fiska upp det som havet rövat åt sig. Det mesta arbetet utfördes från ytan, något som givetvis begränsade möjligheterna att ta sig an haverister på större djup. När Hans Albrecht von Treileben år 1658 introducerade dykarklockan i Sverige blev också lite mer svåråtkomliga skepp tillgängliga.

Dykarklockans konstruktion är lika enkel som den är genial. Den kan liknas vid en stor uppochnedvänd hink som gjorts tung genom att ha klätts med bly (fig. 3.1). När klockan sänks i vatten kan dykaren andas den innestängda luften. Luftvolymen inne i klockan är

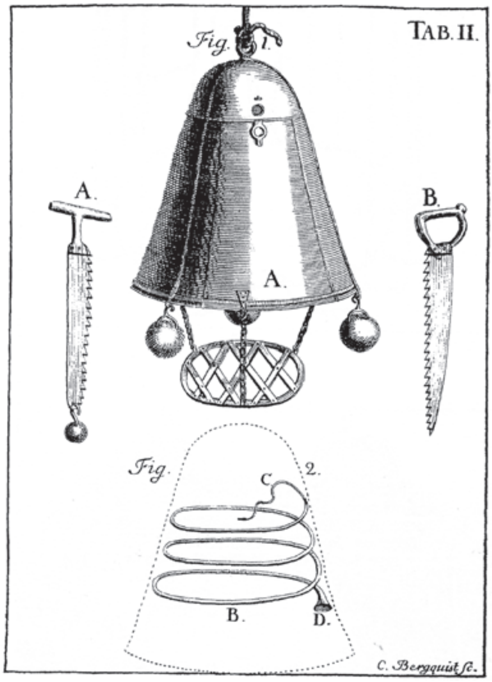


Fig. 3.1. Dykarklockans konstruktion är lika enkel som den är genial. Den kan liknas vid en stor uppochnedvänd hink som gjorts tung genom att kläs med bly. När klockan nedsänks i vatten bildas en luftficka i vilken dykaren kan andas. Efter Triewald 1739.

beroende av det omgivande trycket vilket ökar med en atmosfär var tionde meter. Med andra ord återstår endast hälften av luften på tio meters djup. Treileben berättar att det "i djupene 2/3 väder bort går, däremot så mycket vatten igenom kommer" (Hafström 1958:797–798).

Med kungligt privilegium kom Treileben och hans medhjälpare att utföra ett antal bärgningsarbeten i svenska vatten. Det holländska skeppet *Brederode* som sjönk i slaget vid Öresund samma år som han erhöll privilegiet, blev det första objektet. År 1661 genomfördes bärgningar på det året innan förlista skeppet *Resande mannen* (Rabenius 2006:19; Eriksson 2013a, Eriksson *et al* 2013). Idag är förmodligen von Treileben mest känd för sina bärgningsverksamheter på *Vasa* som sedan den snöpliga jungfrufärden stod kölrätt på sjöbotten i Stockholms hamn, 30 meter under vattenytan. Han lyckades lokalisera och och få upp merparten av skeppets 64 kanoner från den dyiga vrakplatsen (Hafström 1958, 2006).

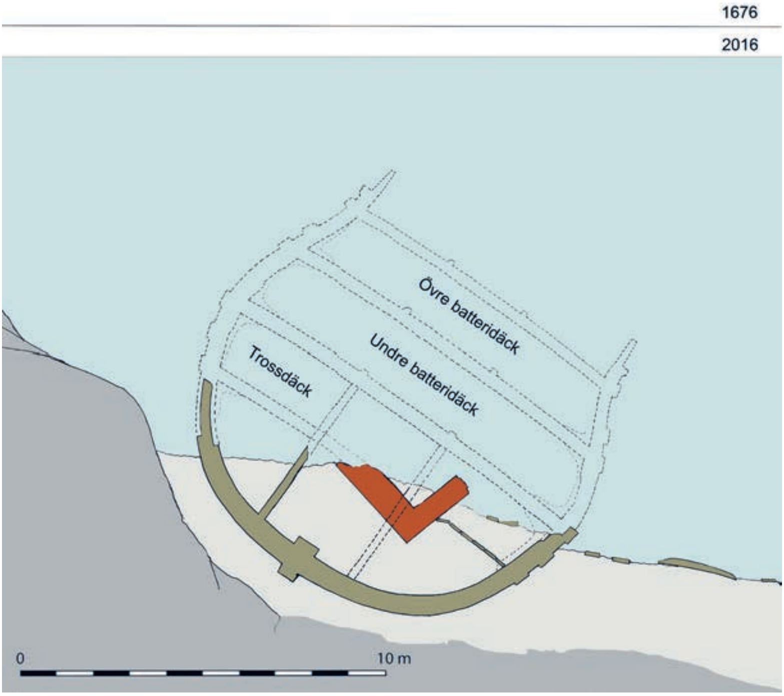


Fig. 3.2. *Riksäpplet* lade sig tillrätta med ungefär 35 graders slagsida åt styrbord. Den schematiska skissen återger ett tvärsnitt midskepps vid resterna av tegelkabyssen. Som framgår av de streckade linjerna torde kanonerna på de övre däcken ha varit relativt lättåtkomliga. För att komma åt pjäserna på undre batteridäck behövde skrovet brytas sönder. Illustration: Niklas Eriksson.

von Treilebens kungliga privilegium syftade till att han ”med samma sin konst, folk och instrumenter Våra amiraler och deras underhavande tillhanda gå och betjäna, så ofta något av Våra och Kronones skepp, det Gud avvände, härefter skulle råka i sank eller förolyckas” (citat ur Hafström 1958:797). De stora förlusterna av såväl fartyg som kanoner under skånska kriget visar tydligt att det var ett omdömesgillt beslut att odla bärgningskompetensen inom landet.

Medan *Kronan*, *Svärdet*, *Neptunus* och andra skepp som gick förlorade under 1676 års sjötåg låg på botten långt ute till havs eller fanns hos fienden, vilade *Riksäpplet* i de egna hemmavattnen. Sedan det vattenfyllts och sjunkit rullade det smala, på engelskt manér byggda skrovet över åt styrbord vid foten av den låga granitklippan. Skrovet vilar direkt mot berget vilket hindrat fartyget från att borra ner sig i dyn.

Tiden efter katastrofen framskymtar en viss optimism, skeppet skulle kanske kunna bärgas i sin helhet. En överste Meijer gjorde i juni 1676 försök att med hjälp av skeppet *Jupiter* och Stockholms stads pråm samt manskap från de i närheten uppankrade fartygen lyfta upp hela skeppet (Stackell 1929; Lundgren 1997:143). Varför operationen misslyckades är inte känt i detalj men förmodligen var skeppet helt enkelt för stort och tungt.

Än idag utgör stora delar av *Riksäpplets* bottenskrov en sammanhängande enhet och lutar 35 grader åt styrbord och torde ha gjort det sedan 1676 (se vidare kapitel 6). I slutet av 1600-talet var vattnet ungefär en till en och en halv meter djupare, varför de aktersta delarna av babordssidan befann sig strax under vattenytan efter förlisningen (fig. 3.2).

Kanonfiske

Kanonerna utgjorde alltså den utan tvekan mest kännbara förlusten. Exakt hur många pjäser som lyftes ombord på *Riksäpplet* under åren 1675 och 1676 är inte känt eftersom arkivmaterialet som kunde ha upplyst om detta har gått förlorat (se Glete 2002:1). En lista som anger den planerade bestyckningen för flottans största skepp år 1675 finns bevarad i avskrift (ibid.). Enligt den skulle *Riksäpplet* utrustas med 84 kanoner (Tornqvist 1788, bilaga D; Lybeck 1942, bilaga 7). Sammanställningen över förlusterna anger dock att 70 bronskanoner och 7 järnkanoner hade följt *Riksäpplet* i djupet.

De mindre kanonerna, som var placerade på övre däck, var sannolikt ganska lätta att nå direkt från ytan. De tyngre pjäserna utmed den djupare belägna styrbordssidan krävde dock nedsänkning av dykarklockan. Med tanke på Treileben och hans dykares bedrifter på *Vasas* vrakplats och senare även *Kronans*, torde dykarbetena på *Riksäpplet* ha varit tämligen okomplicerade.

De hinder som ändå förelåg hade inte så mycket med djupet att göra, utan bestod i att merparten av de eftertraktade pjäserna var inneslutna i *Riksäpplets* kraftiga ekskrov. När skeppet efter grundstötningen fick styrbords slagsida flyttades kanoner över till babordssidan för att motverka obalansen. Kanske var det möjligt att nå dessa genom portarna i babordssidan? Förfarandet finns beskrivet i samband med bärgningarna på *Vasa*, där kanonernas eldrör, med hjälp av Andreas Peckells specialkonstruerade krokar, lösgjordes från lavetterna och lirkades ut genom kanonportarna (jfr Hafström 1958; 2006).

En stor del av arbetet med att lyfta last, kanoner och annan utrustning från sjunkna skepp handlade om att bryta sönder och ta sig in i skrovet. Metoder för att komma åt föremål i sjunkna träfartyg finns beskrivna i samband med bärgningsarbetena på *Vasa* (1628) i slutet av 1600-talet där Treileben avsåg att riva bort huvuddäcket om så krävdes för att komma åt kanonerna (Hafström 1958). Ingående beskrivningar av detta arbete finns i Mårten Triewalds bok *Konsten at Lefwa under Vatn* (1728).

Om det inte räckte med att bryta upp lastluckor och andra öppningar så användes speciella skruvar för att borra sig ner i däcksplankorna och bryta upp dem. De bärande däcksbalkarna kunde därefter sågas av med hjälp av specialkonstruerade sågar som styrdes från ytan. Den försvagade däckstrukturen kunde därefter brytas loss från ytan med hjälp av spel och vinschar. I en omfattande och rikligt illustrerad rapport från 1820-talet beskrivs i detalj ett bärgningsprojekt på ett träfartyg. En ”mechanicus” vid namn Otto Westbeck berättar hur han genom att såga och bräcka lyckades avlägsna det sjunkna ryska fregattskeppet *Nadeschdas* övre däck (Westbeck 1829:29).

> [E]fter 3 dagars arbete [hade vi] det nöjet att se Fregatt-Skeppets hela första däck, så långt det vid styrbordssidan var afsågadt från förn till aktern, vara med alla dess balkar och knän och utvridna bultar från babordssidan lösbrutet, och uppkom nu flytande på vattenytan, medförande allt hvad å däcket varit fastgjordt, men förut ej blifvit undanröjdt; åfven de qvarstående delarne af masterne, emedan vi förut icke ansett dem hinderliga för denna operation.

Spår efter bärgningsarbeten är ofta tydliga på skeppsvrak. Ett av de mest pedagogiska exemplen är det flöjtskepp som ligger sjunket vid Jutholmen, bara några hundra meter från *Riksäpplet*. Strax efter förlisningen, som torde ha skett omkring sekelskiftet 1700, avlägsnades hela skeppets däck för att man skulle komma åt lasten av stångjärn och tjära. Såväl avsågade däcksbalkar som sågmärken i däcksknän skvallrar om ett bärgningsförfarande som motsvarat det som beskrivits av såväl Triewald som Westbeck (jfr Cederlund 1983b:18; Eriksson 2014a:53–77).

Riksäpplet har brutits upp på liknande sätt. Sedan det visat sig utsiktslöst att lyfta skrovet i ett stycke, och efter att de kanoner som kunde lirkas ut genom portarna var bärgade, började skrovet att succesivt demoleras. Medan dokumenten tiger om hur 1600-talets bärgare rent

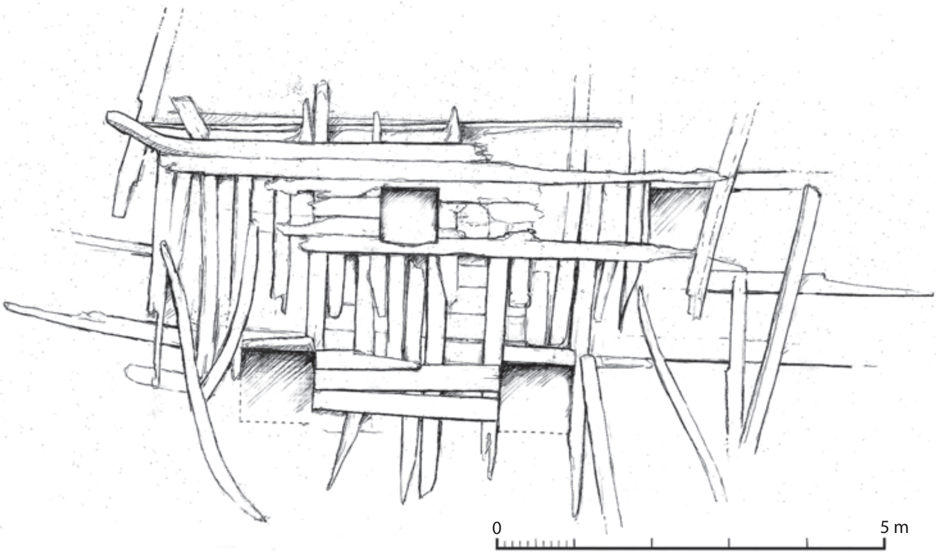


Fig. 3.3. Ett större sammanhängande parti av *Riksäpplets* styrbordssida vilar på grunt vatten mer än 50 meter akter om vraket. Notera kanonportarna från undre och mellersta kanondäcken. De avsågade däcksbalkarna från det översta däcket är påtagliga spår av 1600-talets bärgningsoperationer på vrakplatsen. Illustration: Niklas Eriksson.

praktiskt gick tillväga så ger de fysiska spåren på vrakplatsen mer tydliga besked. På botten ungefär 50 meter norr om *Riksäpplets* akterstäv ligger en större sammanhängande del av *Riksäpplets* styrbordssida (fig. 3.3). Den vilar med utsidan nedåt på endast sex meters djup och härrör från styrbordssidans förligaste del. Dess kanske mest iögonfallande detaljer är kanonportarna. Under 1600-talet kallades de däcksnivåer som det stod kanoner på vanligtvis för överlopp. På den lösa delen av styrbordssidan återfinns två kanonportar från understa överloppet och två från mellersta överloppet. Ovanför den övre raden portar återfinns rester av det översta överloppet, det vill säga den översta däcksnivån. Av däcket återstår det så kallade vaterbordet, som är en kraftig, skålad däcksplanka som löpt utmed kanten av däcket jämte knäna vilka förbundit däcket med skrovsidan. De detaljer som är mest intressanta ur bärgningssynpunkt är de två korta stumpar av däcksbalkar som fortfarande sitter kvar. De har sågats av i samband med att man brutit upp däcket för att komma åt kanonerna på *Riksäpplets* mellersta överlopp. När och hur skrovsidan flyttades till sin nuvarande plats är okänt.

Brons, järn och troféer

Under första hälften av 1600-talet var merparten av kanonerna på ett stort krigsfartyg gjutna av brons, ett exklusivt material som innebar att eldrören förvisso blev extremt långlivade, men samtidigt kolossalt dyra. Under 1600-talet blev det billigare gjutjärnet av allt högre kvalitet och järnkanoner alltmer vanliga. Det var dock länge en prestigesak bland Europas flottor att bestycka skeppen med bronskanoner. I England beräknades på 1670-talet att bronskanoner kostade upp till åtta gånger så mycket som järnkanoner (Glete 2010:556; med hänvisning till Lavery 1987:87).

Även om gjutjärnskanoner succesivt blev allt vanligare så fanns länge en skepsis mot det billigare materialet, eftersom gjutjärnskanonerna inte ansågs pålitliga. Bland annat befarades att loppen skulle korrodera med fastnade kulor som följd (Glete:2010:558). Järnkanoner ansågs därför behöva bytas ut kontinuerligt (ibid.:555), medan livslängden på bronskanoner ansågs vara i det närmaste obegränsad.

På vraket efter *Kronan*, som helt och hållet utrustats med bronskanoner, har eldrör gjutna i början av 1500-talet påträffats. Dessa var alltså över 150 år gamla då skånska kriget rasade som värst. En liknande arsenal av trofékanoner fanns ombord på *Riksäpplet*, även om de var något färre till antalet och stod sida vid sida med några enstaka sprillans nya pjäser av gjutjärn.

Men bronskanonerna var inte bara eftertraktade för att de ansågs vackra och pålitliga. Många av de långlivade eldrören hade andra kvaliteter. Man kan lätt invaggas i tron att kronans hantering av krigsmateriel karaktäriseras av funktionellt och nyttobetonat tänkande. Förhållandet mellan flottans män och deras kanoner var dock långt ifrån pragmatiskt eller rationellt, utan i allra högsta grad känslomässigt. Vissa av kanonerna hade nämligen ett stort affektionsvärde. En händelse i samband med kanonbärgningarna från *Riksäpplet* är belysande i detta sammanhang. Kommissarie Hofstädter, som ledde arbetena, sålde tydligen flera av de eldrör som han lyft, som ersättning för sitt arbete. I ett amiralitetsprotokoll från 1676 skriver Nils Brahe (citatet är hämtat ur Lenny Stackells artikel i *Dagens Nyheter* 1921-08-28, även i Randall 2013:102):

> Hofstädter hafwer allaredan tagit sin del av de uppfiskade styckena [kanonerna]: fört dem hit till staden och dem försålt. Tygmästaren [som var ansvarig för flottans materiel] påminde dem vara troféer,

> dem man inte kunde mista; för den skull blev slutat att honom förbjudas skulle samma stycken att försälja som dem flottan finnes omistliga.

För att förstå reprimanden mot Hofstädter måste man påminna sig om att troféer vårdades ömt inom stormakten Sverige (se översikt hos Sandfeldt et al. 2006). Rikskanslern Axel Oxenstierna omtalade de kanoner som erövrats från fienden som ”Riksens Zirat och Skatt” (Jakobsson 1938:13). Samlingen av trofékanoner omnämns också i de reseskildringar som författats av storögda diplomater (se t.ex. Goeteeris 1917:172, Hallberg 1914:102–103). Det engelska sändebudet Whitelock berättar att han såg inte mindre än 1 100 trofékanoner vid sitt besök i Stockholm 1654 (Jakobsson1938:12, Törnqvist 2006:170). Men även andra som besökte Stockholm under 1600-talet förundrades över svenskarnas vördsamma hantering av kanoner. Den florentinske diplomaten Lorenzo Magalotti, vars utsagor knappast är vare sig objektiva eller saknar inslag av effektsökeri, berättar (Magalotti 1912:72):

> Svenskarna är också fåfänga i så hög grad, att då några i danska kriget tagna kanoner med namnen Fredrik och Kristian blifvit sprängda, ha de låtit gjuta om dem med samma namn och vapensköldar.

Hur bronskanonerna från *Riksäpplet* hanterades sedan de lyfts ur djupet är obekant. Däremot finns beskrivet hur man låtit gjuta om stycken som bärgats från *Kronan* för att utrusta det nya skeppet *Konung Karl*. Kanonerna försågs med följande inskription för att minna om metallens såväl äventyrliga som ärevördiga ursprung (Bechstadius 1734:138, även i Grundell 1703:69):

> På Cronan war jag förr en crona at förswara
> Då ödet störte mig med henne uti fahra
> Kong Carols cron af ny igen till tienst och wacht-
> Mestarens tappra hand mig utur hafwet bracht.

Ett praktexempel på hur metallens historia högtidlighölls är hanteringen av en kanon som lyfts från *Kronan*. Den är ett danskt eldrör med en inskription som berättar att den göts av danska kungen med metall han fått från svenskarna i samband med Älvsborgs lösen (Törnqvist 2006:170).

Kanoner från djupet

Kommissarie Hofstädters bärgningsarbete fortskred snabbt och effektivt. Den 15 oktober 1676, det vill säga drygt fyra månader efter förlisningen, levererades de första kanonerna till amiralitetet. Kanonernas kaliber angavs efter vikten på projektilen angiven i pund. En 24-pundig kanon kunde således skicka iväg en rundkula som vägde 24 pund. Storleken på de bärgade kanonerna ger en fingervisning om var i vraket som klockdykarna och bärgningspersonalen arbetade. Generellt sett återfinns de grövsta och därmed största och tyngsta kanonerna längst ner i skeppet. I den första leveransen ingick nio 24-pundiga, elva 12-pundiga, åtta 6-pundiga samt en apostel. Inalles 29 eldrör till en vikt av 201 skeppspund (Lundgren 1997:215–217).

Först bärgades sådana pjäser som var relativt lätta att komma åt. De tunga 24-pundarna var placerade på det understa batteridäcket. De nio eldrören som fiskades upp under första sommaren utgör hälften av det totala antalet bärgade pjäser, varför det är troligt att de stod längs babordssidan. Eventuellt kunde de lirkas ut genom kanonportarna som på *Vasa* (jfr Hafström 1958; 2006). Detsamma gäller det dussin 12-pundare som samtidigt levererades till amiralitetet.

Styrbordssidans kanoner var sannolikt en större utmaning. Efter den första sommarens framgångsrika bärgningar avtog takten på kanonleveranserna något. Under 1677 mottog majoren Anders Homman – han med epitafiet i Kalmar domkyrka – fem stycken 12-pundiga kanoner (Lundgren 1997:216).

Arbetet fortsatte 1678 och tretton kanoner levererades till amiralitetet. De uppfiskade eldrören var sex 12-pundigare och fem 6-pundare. För två eldrör saknas pundigtal. Det ena av dessa bar årtalet 1645

Tabell 1. *Riksäpplets* planerade bestyckning för år 1675 (efter Tornqvist 1788, bilaga D).

Pundigtal	**Undre batteridäck**	**Övre batteridäck**	**Back- och skansdäck**
24	18		
18	8		
12		28	
6			20
3			10
Summa (84)	**26**	**28**	**30**

medan det andra, som var utsmyckat med en grip, bar årtalet 1546 (ibid.). De grova pjäserna som var placerade utmed det understa batteridäckets styrbordssida låg alltjämt kvar i djupet.

År 1680 hade man röjt och banat väg genom det mer och mer uppbrutna skrovet och tagit sig fram till några av de återstående 24-pundarna. Fem sådana eldrör levererades till amiralitetet. Samma år dog Hofstädter (Hafström 1958:56) och kanske var det därför bärgningen av kanonerna på *Riksäpplet* lades i malpåse. En bidragande orsak härtill var att bärgningsinsatser behövdes på annat håll. Efter freden 1679 låg *Kronans* vrak inom räckhåll med en bra bit över etthundra dyrbara bronskanoner, varav en stor del just ”omistliga” trofépjäser. Dykare och materiel samlades för att lyfta upp kanonerna från det kolossala amiralsskeppet och en sammanställning från 1686 visar att arbetet resulterade i ett sextiotal uppfiskade pjäser (Franzén 1985: 186–189; Einarsson 2016:155–164).

År 1682 löpte von Treilebens tjugoettåriga dyk- och bärgningsprivilegium ut och en Georg Liberton anmälde intresse för att fortsätta. Han meddelade att han hade nya ”inventioner” och var besatt av tanken att ”på skeppet Wasan ännu undersöka om något mer därav att finna vore sedan Treileben det desserterat” (se Hafström 1958:57ff, citat i Lundgren 1997:217). År 1684 skrev Liberton till Kungl. Maj:t och anhöll om att även få bärga på *Riksäpplet*. Liberton trodde att det fanns något kvar att bärga under kabyssen, det vill säga spisen, kanske till och med någon kanon. Libertons ton var positiv och han menade: ”Jag kunde slå det sönder igenom en liten vetenskap som jag med mina händer arbetat” (citat i Lundgren 1997:217).

Riksäpplets kabyss var placerad för om stormasten, där resterna fortfarande ligger. När Liberton nämner att något finns kvar under kabyssen så betyder detta säkerligen att kanonerna ligger utmed styrbordssidan. Att de ligger ”under kabyssen” betyder således att de ligger närmare havets botten än skeppets botten.

Hur Liberton bar sig åt när han röjde sin väg ner under kabyssen är inte känt i detalj. Enligt Georg Hafström ska han ha nyttjat sprängteknik. Mårten Triewald beskriver sprängningskonsten i förbifarten i sin bok om att ”Lefwa under Watn”. Svartkrut, vilket var det sprängämne som stod till förfogande, är dock endast explosivt så länge det är torrt. Metoden som Triewald nämner går ut på att man använder sig av smidiga läderrör, vilka räcker från vattenytan och ner till uppsågade eller uppbrutna hål i vraket där svartkruts-

bomber i tunnor har placerats. Med hjälp av en dykare i dykarklocka placeras läderröret i läge på vraket. Så snart dykaren och klockan är uppe ovan vattnet antändes bomberna genom röret. ”Om diupet är stort, så kan man med et enda Rör antända åtskillige Bomber under Watnet på en gång”, heter det i Triewalds bok (§ 5). Den är förvisso publicerad över femtio år efter Libertons arbete på *Riksäpplet*, men han hänvisar till Bouillet och Meijer, som publicerade ett omfattande arbete om dykeri och sprängningsarbeten under vatten redan 1693. Hur sjunkna skepp kunde demoleras med hjälp av sprängämnen tycks således ha varit välbekant inom vissa kretsar redan under slutet av 1600-talet (fig. 3.4)

I vilket fall som helst så lyckades Liberton bärga ytterligare två bronskanoner (Hafström 1958:840; 2006:96).[6] De båda pjäserna är de sista kända fynden från 1600-talets fiske av *Riksäpplets* kanoner. Det konstateras att ”alle metallstyckena [bronskanonerna] vilka till stor del voro troféer blevo efter handen upptagne” (citat i Stackell 1929:25).

Totalt finns således uppgifter om att 56 kanoner bärgats från *Riksäpplet*, vilka fördelar sig över följande kalibrar:

- fjorton 24-pundiga
- tjugofyra 12-pundiga
- tretton 6-pundiga
- två beskrivna som ålderstigna och utan pundigtal
- en ”apostel”
- två som Liberton bärgade men som har okänt pundigtal.

Om dessa uppgifter jämförs med bestyckningslistan (tabell 1) uppdagas några tydliga diskrepanser. Bland annat saknas 18-pundiga och 3-pundiga kanoner i redovisningen. När det gäller 18-pundarna är förklaringen mycket enkel. Dessa kanoner var nämligen av gjutjärn. Förhållandet känns igen från redovisningen av fynd från flera vrak som varit föremål för bärgningsarbeten under 1600-talet. Ett nyligen uppdagat exempel är skeppet *Resande mannen* som förliste 1660 och som bärgades av von Treileben sommaren efter katastrofen. När vraket lokaliserades 2011 visade det sig att fyra gjutjärnskanoner lämnats kvar. Ett stort antal spridda lavetthjul och delar av lavetter är andra konkreta spår efter bärgningsoperationerna på *Resande mannen* (Eriksson et al. 2013:18–20; Eriksson 2013a:19–25).

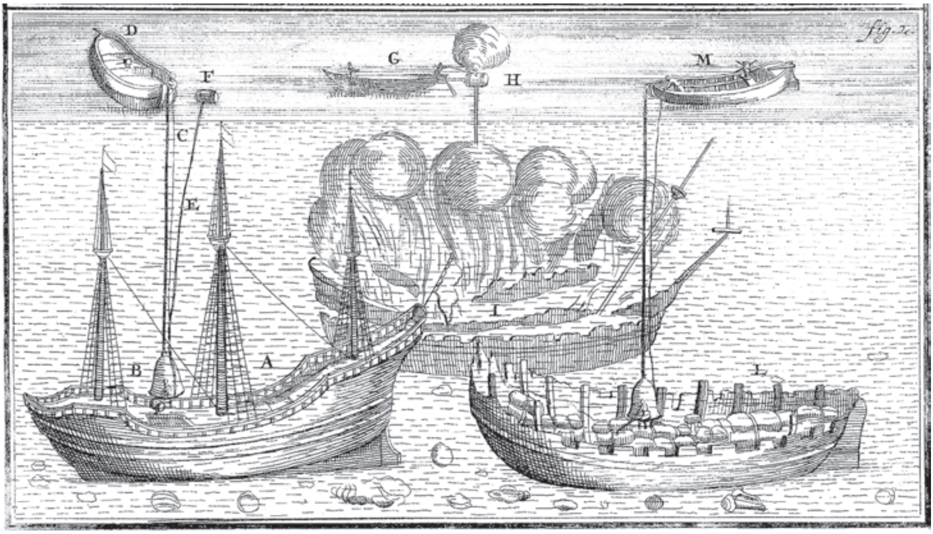


Fig. 3.4. Redan år 1693 publicerade Bouillet och Meijer ingående beskrivningar av hur man kunde spränga sjunkna skepp för att komma åt lasten. Till vänster (D, C, B) visas hur en klockdykare apterar en svartkrutsbomb under däck på det havererade fartyget. I mitten (G, H) visas hur en person i en roddbåt antänder laddningen med en luntstake, varpå elden transporteras via ett läderrör ner till bomben. Längst till höger (L, M) visas det sprängda vraket varifrån de förlorade varorna kunde lyftas till ytan. Efter Bouillet och Meijer 1693.

Medan de första kanonerna som togs upp 1676 var relativt lättillgängliga, var kanonerna på mellersta och undre överloppen svårare att komma åt. Det var nödvändigt att öppna upp skrovet, såga av däcksbalkar och bryta loss delar för att komma åt dem. Slutligen sprängde Liberton delar av skrovet för att komma åt ett par eldrör som låg riktigt knepigt till. När arbetet påbörjades 1676 var *Riksäpplet* ett havererat fartyg som man hyste hopp om att kunna bärga i sin helhet. När arbetet avslutades åtta år senare var det ett sönderbrutet vrak.

Den kanonbärgning som genomfördes med hjälp av klockdykare, tänger, bräckjärn och svartkrut var i sanning en bedrift. Även om dessa dykpionjärer fick förvånansvärt mycket gjort med till synes enkla medel så hade den förindustriella dyk- och sprängtekniken onekligen sina begränsningar. I vilken utsträckning bärgningsoperationer företogs på *Riksäpplet* under 1700-talet är inte känt, men förmodligen ansågs Liberton ha fullbordat verket. I den mån åtråvärda objekt fanns kvar i vraket ansåg man antagligen att de låg så otillgängligt att det knappast

var mödan värt att ge sig ner efter dem. Det mesta talar för att *Riksäpplet* fick ligga orört i drygt 180 år. Först vid 1800-talets mitt hade innovationer inom såväl dyk- som sprängteknik gjort det intressant att återvända till platsen.

KAPITEL 4

Dykare och dynamit

Löjtnanten Anton Ludvig Fahnehjelm (1807–1875), sedermera major, anses vara den som introducerade tungdykardräkten i Sverige, vilket ska ha skett redan 1839. Det är osäkert om Fahnehjelm gjorde nedstigningar på *Riksäpplet*, däremot så dök han på det samtida skeppet *Nyckeln*, som ligger vrak i Kalmarsund, och förmodligen även på *Vasa* i Stockholms hamn (Cederlund 2006:114–121; 2012:12).

Från 1863 finns dock pålitliga rapporter om att dykare igen varit nere även på *Riksäpplet*. Det mest anmärkningsvärda fyndet vid detta tillfälle anses vara ett av skeppets ankare (Cederlund 1983:39). Fem år senare, 1868, genomförde Stockholms dykeribolag under ledning av Carl Ludvig Santesson (1843–1894) ytterligare dyk på vraket. I en beskrivning nedtecknad i samband med händelsen får vi veta att ”dykarne voro inne i linieskeppets kokhus eller kabyss, hvarest spiseln murad af tegel, ännu var i behåll” samt att ”uti ett annat förvaringsrum sutto ännu efter nära 200 år block upphängda på sina platser” (citat i Cederlund 2012:12).

Beskrivningen ska dock inte läsas som att skrovet var helt och sammanhängande. De klumpiga tungdykarna kunde inte gärna ha klivit in med blyskorna i skeppets kabyss om skrovet varit intakt.

Dykningarna på *Riksäpplet* fick snart en kommersiell karaktär sedan ”hufvudstadens största trähandlare” fått undersöka ekvirke som lyfts från skeppet. Det ansågs vara av utmärkt kvalitet. I en samtida beskrivning menar man att det i vissa delar överträffade mahogny och behöll en vacker svart färg även sedan det torkat. Trähandlaren gjorde därefter affär med dykeribolaget om köp av allt ekvirke som kunde bärgas. Inte mindre än 1 000 kubikfot svartek ska Stockholms dykeribolag ha fått loss och bärgat från *Riksäpplet*. Av virket tillverkade ett par av huvudstadens större snickare en del vackra möbler (Cederlund 2012:19).

Stockholms dykeribolag anlitades för stora arbeten i Stockholms hamn, bland annat för att undanröja grundklackar och vrak (ibid.: 21–22).

Det säger sig självt att bolaget var väl förtroget med dykeritekniken, men det låg även i framkant med andra innovationer som hör tiden till.

Alfred Nobel är något av en ikon för den innovations- och entreprenörsanda som framhålls i berättelsen om 1800-talets industrialisering. Nitroglycerinet och dynamiten kom att avsevärt effektivisera de flesta former av sprängarbeten och underlättade allt från gruvbrytning till tunnelbyggen. En avgjord fördel med det nya sprängämnet var att det var mer lämpat för detonationer under vatten (Larsson 2010). Läderrören och svartkrutsbomberna som Liberton varit hänvisad till framstod snart som hopplöst obsoleta.

En reporter från *Gefleposten* som sänts till Dalarö för att berätta om bärgningarna vittnar dock om att entreprenörerna hade en del problem att ”få det nya krutet att tända” (*Gefleposten* 1868-05-28). En uppgift som felaktigt satts i samband med Olschanskis bärgningsverksamhet först 70 år senare (se nedan), men som snarare härrör från arbetena på 1800-talet, är att ramar av läkt spikades ihop på vilka dynamitgubbar monterades. Ramarna sänktes därefter ner mot vraket för att sprängas (jfr Hamilton 1957:170).

1860-talets bärgningar syftade till att lyfta virke som genom försäljning kunde omvandlas till reda pengar. Intresset för svarteken tycks bottna i ett affektionsvärde som egentligen påminner ganska mycket om intresset för metall från trofékanoner som förekom inom 1600-talets amiralitet. Svartnad ek är ett material som bär på en erfarenhet och snickeriarbetena försågs inte sällan med inskriptioner som avslöjade materialets ursprung, eller åtföljdes av ett äkthetsintyg.

På ett bokstöd som tillverkats av *Riksäpplets* virke och som finns i Nordiska museets samlingar (inventarienummer NM 0079837), har ursprunget deklarerats genom ett skulpterat äpple flankerat av 1676 och 1868, årtal som markerar perioden då virket lagrats på botten. Bokstödet tillverkades av ornamentbildhuggaren Henrik Nerpin (1834–1908), som bland annat anförtroddes arbeten på Stockholms slott.

Det var inte bara småsaker som tillverkades av det bärgade ekvirket. När greve Rudolf Adlersparre beställde och själv bekostade Österviks kapell utanför Kristinehamn, förfärdigades dörrarna av det exklusiva sjödränkta materialet (Toijer 1958:65). Ett annat parti virke ska ha sålts till Evangelistiska fosterlandsstiftelsens utlandsmission (*AB* 1921-09-09), men det är obekant hur de använde sig av virket.

Även om Stockholms dykeribolags insatser främst hade ekonomiska förtecken så framskymtar ändå en viss historisk nyfikenhet på och

häpnad över det gamla skeppet och de fynd som fanns däri. Samtidigt som sprängningen kan tyckas ohämmad och brutal så reflekterar dykarna faktiskt något över vad de sett. Vi får således veta att de påträffat (citat i Cederlund 2012:18–19):

> Skråkappor, bestående af träcylindrar hvaruti de mindre kulorna eller skrået blifvit löst lagda ibland krutet, äfvensom träcylindrar fyllda endast med krut [så kallade krutkoger, se kapitel 6]; vantjungfrur, hvaruti delar av talgrepet ännu var kvarsittande; delar af lavetter; stycken av tåg, kablar, bly- och kopparplåt, järnkulor, kanoner av gjutjärn mm.

De gjutjärnskanoner som betraktades som värdelösa på 1600-talet efter att de legat under vatten blev plötsligt intressanta. Men inte som skjutvapen utan i egenskap av antikviteter. År 1867 berättas om ytterligare ett ankare som bärgats och förts till Stockholm, där det ställts upp för allmän beskådan. Samma år lyftes tre kanoner vilka flyttades till vattnet utanför Jutholmen där dykeribolaget alltså haft en undervattensdepå. Först 1870 lyftes de upp ur vattnet och transporterades till Stockholm. Elva år senare ställdes de ut på dåvarande Nordiska museet på Drottninggatan för att 1886 flyttas till Skansen (fig. 4.1), där de bland annat kom att användas som rekvisita i samband med iscensättanden av karolinernas läger (Cederlund 1983a:39).

Mycket talar för att dykeribolaget lämnade en del fynd på botten utanför Jutholmen. Två eldrör har nämligen bärgats från området under sen tid. Eftersom de påträffades på en i övrigt tom sjöbotten utan vare sig registrerade skeppsvrak eller andra lagskyddade fornlämningar i närheten så kom de rent juridiskt att betecknas som ”lösfynd”, och kanonerna tillföll upphittarna. Kanonerna visar stora likheter med de eldrör som helt säkert bärgats från *Riksäpplet* och brännaren *Jägaren*. De breda banden liksom formen på den så kallade trumfen – dekorationen runt eldrörets mynning – är väldigt karaktäristiska.

Hazelius kanoner förblev i Nordiska museets ägo fram till 2012 då de auktionerades ut och köptes av en privat samlare. De finns nu att beskåda vid Ryttmästarbostället utanför Skövde.

Utöver de tre kanonerna och de båda ankarna bärgade Stockholms dykeribolag även ett antal mindre fynd av trä. Nordiska museet har bland annat en fragmentarisk ansättarkolv, det vill säga änden av en laddstake för kanon, i sina samlingar samt ett stånglod (inventarie-

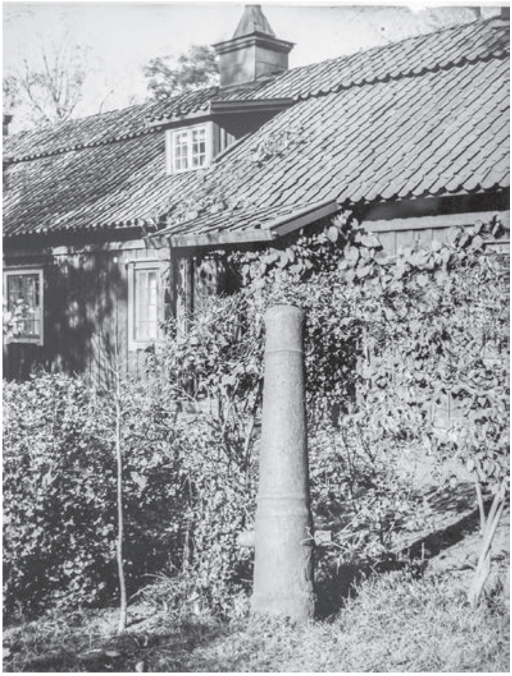


Fig. 4.1. En av de kanoner som Arthur Hazelius köpte från Stockholms dykeribolag sedan den bärgats från *Riksäpplet* på 1860-talet. Här är den utställd på Skansen (SMM).

nummer NM4378 respektive 4382). Enligt museets liggare är de en gåva från tenngjutaren Nils Abraham Santesson. Denne var far till Carl Santesson som var ägare till Stockholms dykeribolag (Cederlund 2012:20–21).

Även Upplandsmuseet förvarar en träbit från *Riksäpplet*. En påskrift på en fragmentarisk papperslapp gör gällande att det rör sig om ”[e]tt styck af Fregatten Äp[plet] som sjönk utanför Da[larö] Skans den 5 Ju[ni 1676] […] till Uppsala […] Lundeberg 31 Mars 18[oläsligt]” (Upplandsmuseets inventarienummer UM00187). Träbiten var en gåva till museet från syssloman Sixten Lundeberg.[7]

Efter 1870 tycks intresset för att bärga ytterligare saker från *Riksäpplet* ha avtagit. Kanske var marknaden för svartnat ekvirke mättad? Tullverksamheten och flottans närvaro på Dalarö avtog så småningom. När ångbåtarna under 1800-talet gjorde skärgården tillgänglig för huvudstadens mer välbärgade societet kom Dalarö att utvecklas till ett attraktivt rekreationsområde och en badort för storstadens bättre

bemedlade (se t.ex. Eklund 2005). Den dråpliga historien om skeppet *Riksäpplet* torde dock alltjämt ha gjort sig påmind för dem som passerade genom farleden förbi Äppelskäret. För dem som tog ångbåten till sommarnöjet eller tog in på pensionaten trycktes olika guidetexter och områdesbeskrivningar, i vilka det gamla örlogsfartyget skymtar förbi. ”[D]et lilla skäret Äpplet […] så kalladt efter det linieskepp, som under Carl den Elftes tid sjönk der”, kunde man läsa i *Svenska Familj-Journalen* (band 1, 1871:150). Man kan nästan föreställa sig hur societeten rodde omkring i vattnen runt Dalarö och berättade dråpliga historier och skrönor om vad som lurade nere i djupet från Karl XI:s tid.

Förnyade bärgningsinsatser företogs av Aktiebolaget Stammen 1914. Det sökte utan framgång efter kanoner. Det är osäkert vad dykarna bärgade. Enligt en obekräftad uppgift ska Stammens dykningar ha genomförts med klocka (*SvD* 1921-09-20; Randall 2013:111).

Olschanski, kanonerna och svarteken

De som kanske framför allt förknippas med dykningar och bärgningsarbeten på *Riksäpplet* är bröderna Simon och Leonard från Dykeriaktiebolaget Olschanski. De får ofta bära huvudansvaret för vrakets sargade tillstånd (se t.ex. Hamilton 1957:170; Franzén 1985:13; Smirnov 2002:98–99). Lorelei Randall (2013) har gjort en ingående studie av dykeribolaget och den del av familjen Olschanskis verksamhet som har att göra med sjunkna skepp, och framställningen här bygger i stor utsträckning på hennes arbete. Sett i sitt sammanhang framstår Olschanskis bidrag till ödeläggelsen som tämligen begränsat.

Olschanskis var en judisk familj som flyttade till Sverige 1873. Runt sekelskiftet 1900 grundade Rafael Olschanski (1846–1917) en dykeri- och bärgningsfirma och verksamheten inriktades på att köpa havererade och sjunkna fartyg som bärgades och såldes som skrot. Efter Rafaels död övertogs verksamheten av hans söner, Simon och Leonard. Ett antal förlista och grundstötta fartyg bärgades som skrot genom deras försorg, däribland marinens kryssare *HMS Claes Uggla*, som alltså uppkallats efter den välbekante sjöhjälten. Kryssaren strandade vid Ullånger utanför Härnösand 1917 och blev vrak (Randall 2013:5). Att skrotbärgarfirman kom att ändra inriktning och fokusera på historiska vrak har inte alls att göra med amiral Uggla utan bottnar i flera omständigheter.

I slutet av oktober 1919 grundstötte ångaren *Gaude* vid Vikstens fyr i Stockholms södra skärgård. Fartyget var på väg till Finland lastat

med vapen, ammunition och ett nedmonterat flygplan. Neptunbolaget var engagerade i bärgningsarbetet så länge den havererade ångaren stod kvar på grundet. När skrovet så småningom kasade ner utmed undervattensberget och lade sig tillrätta på djupare vatten, blev *Gaude* ett fall för Olschanskis. Från vraket bärgades 435 Mauser 8 mm-gevär som omhändertogs av tullen i Nynäshamn för vidare transport med plomberade godsvagnar till Stockholm (Randall 2013:10).

En fiskare hade upplåtit en del av sin mark till upplag för det skrot som Olschanskis lyfte från *Gaude*. Genom att utöva sitt yrke i vattnen runt Viksten hade han skaffat sig goda kunskaper om vattnets och sjöbottens beskaffenhet. Erfarenheterna av så kallade fastnor var dyrköpta och på ett ställe hade det kostat en dragg. När nu Olschanskis dykare fanns på området hörde han sig för om de inte kunde gå ner och titta efter. Enligt fiskarens vittnesmål var dykaren snart uppe igen och meddelade att han funnit ett vrak från tiden för Kristi födelse (Franzén 1985:12–13; Randall 2016:13). Vid nedstigningen hade han påträffat bronskanoner och ett tidigare okänt gammalt skeppsvrak. Professor Nils Ahnlund kunde senare reda ut att det var resterna efter skeppet *Riksnyckeln*, som förlist år 1628 och inte ska förväxlas med *Nyckeln* som var samtida med *Riksäpplet* och förliste utanför Kalmar år 1679.

Under 1920 bärgade Olschanski totalt sju bronskanoner från *Riksnyckeln* och erhöll 50 000 kronor från staten (Cederlund 1983:41; 2012:39–42; Randall 2013:16). Det var en ansenlig summa pengar vilket gjorde kanonbärgning till en betydligt mer lukrativ verksamhet än den gängse skrotbärgningen. Framgången gav Olschanskis blodad tand och de historiska vraken framstod nu som tilltalande alternativ framför de havererade ångarna, inte minst som priserna på järnskrot var fallande vid denna tid. Att bärga haverister framstod inte längre som lönsamt och Olschanski såg sig om efter ett annat historiskt vrak att sätta tänderna i. Valet föll på *Riksäpplet*.

Aktiebolaget S. Olschanski ansökte hos länsstyrelsen om ensamrätt till bärgning av *Riksäpplet*, vilket också beviljades. Det skulle dröja fram till 1967 innan skeppsvrak betraktades som fornlämningar i juridisk mening och blev skyddade enligt kulturminneslagen. Men även om det gamla krigsfartyget vid tidpunkten inte var en lagskyddad fornlämning så fanns ett intresse för att i någon mån bevara vrak, eller åtminstone delar av dem, till eftervärlden. Förhållandet illustreras av en skrivelse från Kungl. Maj:t till Marinförvaltningen. I brevet, som är undertecknat av Gustav V och Per Albin Hansson, föreslås att två lämpliga personer ska



Fig. 4.2. Leonard Olschanski (1882–1943) poserar tillsammans med Lenny Stackell (1875–1957) vid föremål som lyfts från *Riksäpplet* 1921. Järnkanonen har de dock bärgat från brännaren *Jägaren* (SMM Fo 86859C).

utses, en som representant för flottan och en för Riksantikvarieämbetet, att följa arbetet med bärgningen av *Riksäpplet* (Kungl Maj:t Dnr 663).

För flottans vidkommande föll valet på kommendör Lenny Stackell (1875–1957). Han hade tidigare varit inblandad i hanteringen av kanonerna från *Riksnyckeln* och hyste uppenbarligen ett stort intresse för historia, något som inte minst illustreras av den arkivforskning om *Riksäpplet* och andra av flottans sjunkna fartyg som han genomfört (fig. 4.2). Tillsammans med Riksantikvarieämbetets konservator E. Sörling skulle Stackell tillgodose statens intressen i samband med bärgningen.

Olschanskis förehavanden på *Riksäpplet* var uppenbarligen av stort allmänintresse och dagstidningarna hjälpte till att skruva upp förväntningarna redan innan bärgningsångaren stävat iväg mot Dalarö. Från dykeribolagets sida gjordes det ingen hemlighet av att deras plan var att göra en rejäl förtjänst på kanonerna från *Riksäpplet*. För *Stockholms-Tidningen* berättar man vad man räknat ut (*ST* 1921-08-14):

> Med samma värde som angavs för Vikstenskanonerna, eller cirka 16 000 kr per styck, kommer man upp till ett bärgningsvärde enbart för bestyckningen på 1 280 000 kr. Därjämte funnes en mängd andra värdefulla inventarier, vapen och ammunition samt en välfylld skeppskassa ombord.

Den 4 september berättar *Stockholms-Tidningen*: ”Riksäpplet med dess 70–80 kopparkanoner och övriga presumtiva dyrbarheter vilar ännu på havets botten [eftersom] de förberedande utrustningsåtgärderna tagit längre tid än beräknat.” Att 1600-talets klockdykare redan bärgat de åtråvärda bronspjäserna var helt och hållet bortglömt vid denna tidpunkt. Lenny Stackell hyser dock misstankar i sådan riktning och påpekar att ”man icke med säkerhet vet, vad som upptagits vid tidigare försök” (*ST* 1921-09-04).

Omsider var dock bärgningsångaren *Sigrid* på plats och tungdykarna kunde påbörja arbetet. Uppgifter från dessa inledande dykningar ger en fingervisning om vrakets skick när arbetet påbörjades. I motsats till vad som ofta påstås – att skeppet fram till dess var intakt – var det ett kraftigt sargat skrov som mötte dykarna. De olika däcken hade fallit samman och låg ovanpå varandra (*DN* 1921-09-22). Så småningom lyckades dykaren lokalisera akterstäven och därmed förstå vrakets orientering. Några kanoner påträffades inte men väl bogsprötet, flera kompletta kanonlavetter med hjul, en krutskyffel och ett tjugotal kanonkulor (*ST* 1921-09-06).

Akterskeppet är alltjämt den bäst bevarade delen av skrovet. Så tycks ha varit fallet även när Olschanskis dykare började arbeta på vraket. I *Aftonbladet* den 9 september 1921 berättas att dykaren ”lyckats tränga in i akterrummet, den del av fartyget, där kaptenen och officerarna hade sin bostad”, varifrån dykaren bärgat ett blomsterornament och ett fajansfat, ”tydligen en pjäs tillhörande fartygschefens servis – vanligt folk åt som bekant på trätallrikar” (*AB* 1921-09-09).

Stockholms dykarbolags dykare hade varit inne i *Riksäpplets* ”kokhus”. Även Olschanskis imponerades av detta och valde därför att lyfta det till ytan. Enligt dagspressen skulle det ”i sin helhet upptagits” (*ST* 1921-09-27) och forslats till Kastellholmen.

Utifrån nyhetsrapporteringen kan man urskilja en viss frustation över att kanonerna alltjämt lös med sin frånvaro. Olschanski och Stackell höll humöret uppe och resonerade att det ”icke är omöjligt, att ett stort antal kanoner fallit över bord redan innan fartyget nått

den plats, där det nu ligger" (*ST* 1921-09-10). De resonerade vidare kring kanonernas tyngd och misstänkte att de brakat långt ner i det söndriga skeppet. Innan de kunde förvänta sig att påträffa några fynd måste de röja undan lösa plankor.

I ett försök att komma åt de kanoner som förmodades ha sjunkit ner i sjöbotten utanför vraket, monterades en mudderskopa ombord på ångaren. Man arbetade sig ner i dyn men det enda hårda material som doldes i djupet var en utlöpare av Äppelskäret (*ST* 1921-10-10).

I samband med bärgningsarbetet lyckades dykarna även lokalisera vraket efter brännaren *Jägaren* som sjönk några veckor efter *Riksäpplet*. Brännaren hade i likhet med *Riksäpplet* deltagit i sjötåget 1676 och tagit sin tillflykt till Dalarö efter nederlaget utanför Öland. Vraket är i allmänhet känt som *Gröne Jägaren*, men förmodligen kallades det kort och gott *Jägaren*.[8] Det är ett mindre fartyg som påträffades på 30 meters djup och visade sig vara väldigt välbevarat. En 3-pundig järnkanon bärgades. Det är framför denna kanon som Lenny Stackell och Leonard Olschanski poserar på bilden 4.2.

Större och mindre delar av *Riksäpplets* bordläggning bärgades och "visade sig förunderligt väl konserverade, ehuru naturligtvis svartnade genom vattnets inflytande [...]. Även om inga kanoner påträffas, har således bärgaren icke blivit alldeles utan byte" (*ST* 1921-09-10). I *Stockholms-Tidningen* berättas även att "[d]ykaren har dessutom funnit ett mycket stort stycke av bordläggningen, 10 meter långt och fyra meter bredt, men detta har ännu icke upptagits" (ibid.). Att ett sammanhängande stycke av bordläggningen skulle vara en anmärkningsvärd upptäckt talar mot att Olschanski själva skulle sprängt sönder skeppet. Det ska snarare läsas som ett uttryck för entusiasm över att de i oredan av lösa skeppstimmer för ovanlighetens skull hittat något med något slags struktur.

Beskrivningen av det sammanhängande partiet bordläggning stämmer ganska väl överens med den lösa del av skrovsidan som påträffats på sex meters djup 50 meter norr om vraket (fig. 3.3). Kanske är det Olschanski som släpat iväg detta parti och lagt det på grunt vatten i väntan på bärgning men sedan aldrig återkommit?

Att det plötsligt ansågs ointressant att bärga skrovsidan bottnar eventuellt i att företrädarna för Nordiska kompaniet (NK) påpekade att långt ifrån all svartek är något att ha. De menade att svartek naturligtvis var mycket värdefullt, men att möbelfirmor och andra som kommit över sådant i allmänhet hade blivit besvikna. På grund av det



Fig. 4.3. En av Olschanskis dykare gör sig redo att bege sig ner till vraket. Äppelskärets släta granithäll skymtar i bakgrunden (SMM Fo86860C).

stora antalet spik- och dymlingshål är det väldigt lite av varje planka som kan användas för möbeltillverkning (*AB* 1921-09-28). Virket från spanten och bordläggningen blev därför i det närmaste ointressant.

Efter Nordiska kompaniets synpunkter om de problem som var förknippade med svartek koncentrerade sig Olschanski på att lyfta de däcksbalkar som burit upp över 80 kanoner och flera hundra människor. I dessa fanns endast ett fåtal dymlings- och spikhål och däcksbalkarna var omkring 40 centimeter tjocka och vissa nära 11 meter långa. Eftersom de kollapsade däcksnivåerna dessutom antogs dölja eventuella kanoner framstod prioriteringen logisk. Idag finns endast ett fåtal fragment efter däcksbalkar kvar på vrakplatsen.

Det antogs att värdet på virket i däcksbalkarna skulle motsvara mahogny, den merkostnad som svartekens preparering medför borträknad. Det sjödränkta ekvirket ansågs må bra av att ligga i sötvatten tills sältan gått ur. Därefter skulle det indränkas med olja så att torkningen skedde inifrån (*AB* 1921-09-30).

Mycket lite är känt kring vad som blev av virket som Olschanski lyfte från vraket. En ofta återberättad anekdot är att virket skulle ha använts till portarna i Stockholms stadshus (se t.ex. Grisell 2009:7,



Fig. 4.4. Det så kallade Vasarummet såsom det såg ut när Sjöhistoriska museet slog upp portarna 1938. I montern syns fynd från *Riksäpplet* i form av skulpturer, block och kollernöten – en del av fartygets styranordning. Notera de två målningarna ovanför montern vilka avbildar en ung Carl Gustaf Wrangel till vänster och Claes Uggla till höger (SMM inventarienummer F095087A).

Smirnov 2002:101). Arkitekten Ragnar Östbergs gigantiska medeltidspastisch innehåller en uppsjö av listiga historiska anspelningar och kommentarer i sin utformning, något som förankrat Stadshuset i platsens historia redan från början. Byggnaden sammanflätades med huvudstadens förflutna genom ett frekvent återanvändande av delar från äldre numera rivna Stockholmsbyggnader (se t.ex. Östberg 1922).

Att i detta sammanhang stoppa in delar av ett svenskt örlogsfartyg från stormaktstiden måste ha varit mycket tilltalande. Hela porten har dock inte tillverkats av virke från *Riksäpplet*. Konstnären Lee Spångberg har benat i historien och kommit till slutsatsen att det endast är en mindre del av porten som har förfärdigats av detta exklusiva virke. Stadshuset invigdes 1923, två år efter det att virket skulle ha lyfts från botten. Själva porten tillverkades av en firma i Sparreholm medan detaljer på densamma förfärdigades av bildhuggaren Ansgar Almqvist. Förmodligen är det endast Almqvists detaljer som gjorts av virke från *Riksäpplet* (Spångberg 2013).

Hur mycket Olschanskis egentligen tjänade på svarteken från *Riksäpplet* är okänt. Däremot finns uppgifter om att fynd som de sakkunniga valt ut köptes in till statens sjökrigshistoriska samlingar (fig. 4.4). Fynden bytte ägare för 2 500 kronor, vilket bara var en bråkdel av utgifterna för bärgningsarbetet. De uteblivna bronskanonerna kom således att stå Dykeribolaget dyrt.

Efter nederlaget såg sig bröderna Olschanski snart om efter andra sjunkna skepp där bronskanoner kunde finnas kvar. Sålunda diskuterade de flera idag välbekanta skeppsnamn såsom *Kronan*, *Svärdet*, *Resande mannen*, *Vasa*, *Nyckeln* (i Kalmarsund) och *Rikswasa*. Men det var för sent. Mot slutet av 1922 gick Dykeriaktiebolaget Olschanski i konkurs (Randall 2013:40) och verksamheten upphörde.

Intressant nog är de skepp som Olschanskis intresserade sig för strax före konkursen i flera fall identiska med de fartyg som återfinns på Anders Franzén ofta reproducerade vrakkarta (fig. 4.5) (Franzén 1981:36–37, 1982:6–8, 1985:14–15). Franzén kallar kartan för sitt ”Vrakprogram från 1953 som bidrog till att utveckla sportdykning och skeppsarkeologi i Sverige” (Franzén 1977:103). Urvalet av fartyg på kartan är egentligen ganska märkligt och det finns anledning att ifrågasätta utifrån vilka kriterier urvalet har skett. Finns det någon gemensam nämnare för de tolv skeppen?

Franzén säger själv: ”Dessa skepp ansåg jag vara av vetenskapligt intresse och åtminstone teoretiskt möjligt att lokalisera” (Franzén 1985:14). En ganska konstig formulering eftersom *Riksnyckeln*, *Riksäpplet* och vraket som kallas *Gröne Jägaren* redan lokaliserats när kartan sammanställdes. Dessutom finns flera kända vrak från de aktuella seklen som *inte* är med på kartan, såsom exempelvis *Elefanten* (1564), *Nyckeln* (1679), *Enigheten* (1679) med flera skepp, vilka ur vetenskaplig synvinkel torde vara minst lika intressanta. Urvalet på kartan är helt enkelt de skepp som Olschanskis resonerat kring som potentiella objekt att bärga bronskanoner eller andra dyrbarheter ifrån.

Det finns en lös koppling mellan Olschanski och Franzén. Vid bärgningsarbetet år 1921 omkom en av dykarna. Kroppen fördes iland på Dalarö där en sommarboende läkare upprättade dödsattesten och ombesörjde transporten till Stockholm. Som en tacksamhetsgest erhöll läkaren ett bärgat lavetthjul från *Riksäpplet*. Läkaren var far till Anders Franzén, som i olika sammanhang återkommit till hur gåvan från Olschanski fått honom att reflektera över de speciella förhållanden för bevarande av trä som råder i Östersjön (Franzén 1985:13; Grisell 2009:7).

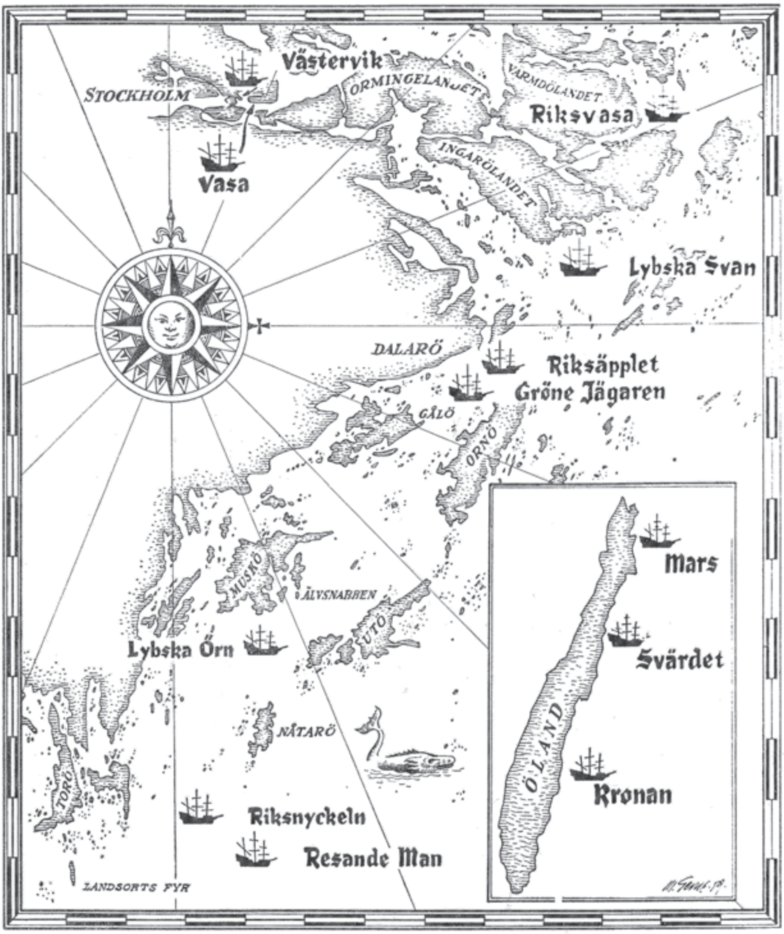


Fig. 4.5. Anders Franzéns så ofta reproducerade vrakkarta återger i stort sett de vrak som Olschanskis och Stackell intresserade sig för. Efter Cederlund & Hocker 2006:174.

Hamilton, Franzén och Fahlén

Det var tre nyckelpersoner som återupptog dykningarna på *Riksäpplet* under 1950-talet. Utöver Anders Franzén var det greve Edward Hamilton (1895–1977), som efter att ha pensionerats från sin position som kommendör blivit chef för örlogsavdelningen vid Sjöhistoriska museet (Cederlund 2006:173–175). Den tredje personen var dykaren Paul Fahlén (1921–2005). De tre herrarna tog upp tråden där Stackell

och Olschanski hade lämnat den i början av 1920-talet. Som exempel sökte de med hjälp av dykare, helikopter och vattenkikare efter skeppet *Resande mannen* vid Gunnarstenarna, försökte återfinna *Riksnyckeln*, lokaliserade på nytt *Gröne Jägaren* och lyfte ett antal fynd från *Riksäpplet* (SSHM Dnr 662/53).

Fahléns bevarade dagbok är en levande skildring av trions sök- och bärgningsverksamhet på sjunkna skepp i Stockholms skärgård. Han var den som genomförde det praktiska undervattensarbetet och beskriver här ett dyk på *Riksäpplet* (Fahlén, 1954:9):

> Precis vid spiselhällen kom jag ner och började titta efter något att ta upp som var av intresse. Massor av lavetthjul såg jag men de var ganska dåliga, jag fick tag på en träbit med ett par uttag på varje sida. Den såg ganska kul ut så jag tog den med mig och sam en runda med den som reserv om jag skulle hitta något bättre. Jag fann inget och gjorde uppstigning. Frasse [Anders Franzén] tog hand om biten och undrade hur ”äpplet mådde”. Jag dök igen och sökte, hittade som jag trodde, ett mellanstycke till en kanonlavett men det var det inte sa Hamilton när jag kom upp.

Att detta besök knappast var det första på *Riksäpplets* vrakplats och att de redan tidigare hade bärgat ett antal fynd och trävirke framskymtar i en annan passage: ”Vid Sandemars såg stannade vi och Frasse sorterade ut en planka från ’äppelvirket’ som han satte en lapp på och skulle hämtas” (ibid.:8).

På 1950-talet formaliserades dykeriverksamheten på *Riksäpplet*. Den före detta kommendören Hamilton ledde arbetet för Sjöhistoriska museets räkning och tog hjälp av sina kontakter inom flottan för själva dykeriarbetet. Under 1950-talet kom åtskilliga av marinens tungdykare att besöka vraket som en del av sin övning och utbildning. Ett stort antal fynd bärgades vid dessa dykningar och införlivades i museets samlingar (Cederlund 1983:48; 2006:173–175), däribland ytterligare en 18-pundig gjutjärnskanon som Olschanskis missade (SMM Inv nr Ö 11000). Att den plötsligt påträffades under marinens arbeten skvallrar om att de gjorde ganska betydande ingrepp i lämningen.

Hamilton publicerade även en artikel med titeln ”En marinarkeologisk undersökning” i *Sjöhistorisk årsbok*, där han redogör för arbetet. Artikeln är intressant i disciplinhistoriskt avseende, eftersom det är första gången någon kallar bärgningsaktiviteterna på *Riksäpplet* för

arkeologi. Symptomatiskt för dessa tidiga marinarkeologiska undersökningar är emellertid den totala avsaknaden av arkeologer (se även diskussion hos Eriksson 2014a:26–36).

Hamilton uttrycker ganska bestämda åsikter om tidigare verksamheter på vraket och beklagar dess sönderrivna tillstånd (Hamilton 1957:170):

> Vraket skulle alltså i dag kunnat giva oss en tydlig bild av dåtida skeppsbyggeri med alla dess konstruktiva detaljer samt även tillfört oss mängder av föremål, som kunde belyst såväl den krigstekniska utrustningen som det dagliga livet ombord om ej vraket genom ansvarslösa sprängningar blivit så hårt spolierat. En första dykning och sprängning företogs nämligen 1868, då bl. a. de 18-pundiga kanoner togs upp, som nu kröner vallarna kring Solliden på Skansen. En andra skövling, man kan inte kalla det annorlunda, ägde rum så sent som 1921 då en känd skrotfirma erhöll tillstånd att ta upp virke för att sedermera avyttra detsamma som ”sjödrucken ek”. En av de dykare, som var med vid detta tillfälle, har berättat att man för att komma åt virket, tillverkade stora ramar av läkt å vilka surrades rader av dynamitpatroner, varefter ramarna fästes å fartygssidan och tändes.

Skulden för vrakets sargade tillstånd har här i stor utsträckning fallit på Olschanskis. De pekas ut som de stora bovarna i skövlandet. Det är en uppfattning som även lanserades i olika interna dokument vid denna tid: ”Under 1920-talet företog professionella dykare bärgningar på vraket. I detta sammanhang sprängdes det dittills relativt oskadade vraket med tillstånd från berörda myndigheter” (utdrag ur PM rörande SSHM:s åtgärder föranledda av sportdykarverksamhet).

Som påpekats av Lorelei Randall förefaller det emellertid osannolikt att Olschanski sprängt skeppet (2013:25). I tidningsreportage uttalade sig Olschanskis i ganska förvånade ordalag om skeppets sargade tillstånd och spekulerade: ”Sannolikt är vrakets förstörelse icke enbart beroende av strandningen, utan det synes även ha blivit utsatt för regelrätt sprängning” (*AB* 1921-09-09). En sådan formulering framstår onekligen som ganska överflödig om Olschanskis själva sprängt skeppet.

Som jag redan påpekat torde Hamiltons vittnesuppgift rörande apteringen av dynamiten, med hjälp av träramar, snarast härröra från 1800-talets bärgningar, eftersom det står utom tvivel att Stockholms dykarbolag nyttjade ”det nya krutet” vid sina operationer på 1860-talet.

Före dem hade Hofstädter och Liberton demolerat stora delar av skrovet på mekanisk väg.

Trots att Franzén i princip tog vid där Olschanski slutade, genom att leta efter de skepp som bärgningsfirman valt ut tillsammans med Stackell, så hyste han knappast några högre tankar om bröderna. I en radiointervju från 1980-talet där Franzén talar om Vikstenskanonerna säger han att de bärgades av en "en clown vid Cirkus Orlando vid namn Olschanski"[9] och när han i en artikel berättar om hur bröderna sökt efter skeppet *Resande mannen* så hänför han dem i raljerande ordalag till "den brokiga skaran extramurala forskare som sökt antropogena bottendeponat" (Franzén 1977:102).

Från fridlysning till lagskydd

Först 1967 kom skepp som blivit vrak för mer än 100 år sedan att skyddas från mänsklig åverkan genom kulturminneslagen. Tidigare hade staten andra knep att ta till för att skydda lämningar (se översikt hos Arnshav 2011). Den 15 september 1956 gav Riksantikvarieämbetet tillstånd till Sjöhistoriska museet att undersöka vraken efter *Riksäpplet* och det som kallas *Gröne Jägaren*. I samband med detta fridlystes vraken "intill dess museets undersökning av vraken utförts" (Resolution, Riksantikvarieämbetet Dnr 466/56 även 442:1/56), vilket i praktiken innebar att endast marinens dykare hade tillstånd att besöka vraken. Redan i juli samma år hade dock Hamilton och Franzén för säkerhets skull satt upp en skylt på skäret Äpplet med texten (Minnesanteckningar i SSHMs arkiv, signerade E. Hamilton 1954-06-29, med handskrivet tillägg "Anslaget uppsatt 26.7.1954"):

> Obehöriga äga ej taga befattning med härutanför liggande vrak.
> Vetenskapliga undersökningar pågå.
> Statens sjöhistoriska museum.

Att undersökningen av *Riksäpplet* genomfördes av Sjöhistoriska museet innebar dock i realiteten att det var marinens tungdykare som dök och bärgade där i museets namn. Hur frekvent det gamla regalskeppet fick besök, och vad marindykarna egentligen hade för sig därnere under slutet av 1950-talet, är svårt att få någon närmare klarhet i. De uppgifter som finns i museets arkiv består mest av sporadisk korrespondens och listor som upprättats i samband med att museet mottagit olika fynd.

I den mån någonting hamnat på pränt så är det i samband med fynd av sensationellt slag. Till exempel besökte en amerikansk geolog vid namn dr Robert Dill vrakplatsen tillsammans med svenska marinen 1957 och bärgade en skulpterad kvinnofigur (*SvD* 1957-07-19).

Åtminstone sedan början av 1960-talet förlade kustartilleriet sin dykarutbildning till vraken utanför Dalarö. Från 1961 och framåt finns åtskilliga sammanställningar över fynd från *Riksäpplet* och *Gröne Jägaren* som lämnats in till museet. Dokumentation av vrakplatsen och fyndens sammanhang saknas helt och den antikvariska kontrollen tycks ha varit i det närmaste obefintlig.

Till de mer anmärkningsvärda fynden som påträffades hörde en förrådskista. Den bärgades i sin helhet och transporterades till konserveringsanläggningen på Beckholmen, där den grävdes ut. Kistan visade sig innehålla spik och talgljus (SSHM Dnr 2286/67; Expr. 1964-06-03; *DN* 1964-06-04; 1964-06-12). Fotografier på Sjöhistoriska museet visar att åtskilliga stora skeppstimmer bärgades från vraket 1967. Vad som därefter skedde med skeppsdelarna är okänt.

Faktum är att det genomgående är sämre ställt med lägesangivelse och dokumentation kring de fynd som lyftes i samband med marinens bärgningar jämfört med Olschanskis. I det senare fallet fanns Lenny Stackell på plats och rapporterade till dagstidningarna om var i vraket bärgningarna skedde. *Riksäpplet* är alltjämt en komplicerad och svårbegriplig vrakplats, även för ett tränat skeppsarkeologiskt öga. Bruket av tungdykarutrustning har knappast förbättrat situationen eller siktförhållandena under vatten. I rapporten från 1964 berättas att femton dykare deltog i övningen. De gjorde första övningen i par för att hinna orientera sig innan vattnet blev för grumligt. Det råder inga som helst tvivel om att vraket utsatts för betydande påverkan av de tungdykare som i blindo famlat, klivit och halkat omkring bland de hala, uppmjukade skeppstimren.

Sjöhistoriska museet fortsatte samarbetet med marinen under ytterligare ett par år. Under 1968 fördes diskussioner om hur undersökningarna skulle fortsättas. Det var egentligen först nu som förutsättningarna att kartera vrakplatsen började diskuteras på allvar. Som ett steg i denna riktning fanns planer på att upprätta en fotomosaik av förskeppet (SSHM Dnr 1891/68). Fotomosaik var en inte helt oprövad metod, den hade praktiserats redan 1964 i samband med undersökningen av ett vrak med arbetsnamnet ”Fyrspännaren” som ligger strax norr om Landsort (Cederlund och Löfstrand 1969:110).

Rensningen av vraket påbörjades av elever från flottans dykarskola under 1968 varvid löst ”bråte av ointressant slag” lades utanför styrbordssidan. Friläggningen föreslogs fortsätta 1969 men det är osäkert om så skedde.

Civila dykare och arkeologer

Att kulturminneslagen 1967 utvidgades till att även omfatta skeppsvrak kan på sätt och vis ses som startskottet för en mer professionaliserad marinarkeologi i Sverige. (För en genomgång av lagändringen, se Cederlund 1983:61–62; Arnshav 2011:39–44; Eriksson 2014a:21–36.) Genom lagskyddet kom sjunkna skepp att omfamnas av en antikvarisk verksamhet på ett annat sätt än tidigare, och tillfälliga juridiska speciallösningar som exempelvis fridlysning blev överflödiga. Som en intressant effekt fick andra grupper tillträde till vrak som *Riksäpplet*. Vem som helst med sportdykarcertifikat kunde nu få dyka på platsen.

Samtidigt ägnade sig allt fler åt dykning. Den lätta dykutrustningen, eller grodmansutrustningen som den vanligtvis kallades under 1960-talet, blev billigare och alltmer spridd. Jacques-Yves Cousteaus filmer och böcker hade skapat en medvetenhet om undervattensvärldens existens. Vasabärgningen i Sverige, undersökningen av Skuldelev-skeppen utanför Roskilde i Danmark och den amerikanske arkeologen George Bass undersökningar av forntida vrak i Medelhavet, hade gett bilden av undervattensvärlden som en veritabel skattkammare. I takt med att fler och fler personer hängav sig åt dykning som hobby, påträffades också ett större antal vrak.

Under ledning av arkeologen Carl Olof Cederlund, som tidigare varit involverad i utgrävningen av *Vasa*, undersöktes skeppsvrak av intresserade sportdykare, det vill säga privatpersoner. Grupper formerades kring utforskandet av olika vrak under handledning och överinseende av Sjöhistoriska museet och senare även Stockholms universitet (Cederlund 1997; Eriksson 2014a:28–31).

Åren 1972–1973 genomförde en av dessa grupper på eget initiativ och på egen bekostnad en undersökning av *Riksäpplet*. Ambitionen var i första hand att mäta och fotografera och därigenom samla in material som kunde ligga till grund för en plan över vrakplatsen. De utförde triangelmätning med måttband och fotograferade med stillbildskamera och bärgade även ett antal skulpturer ifrån akterskep-

pet, vilka jag kommenterar mer ingående i kapitel 7. Dykargruppen gjorde ett mycket noggrant och systematiskt arbete och till skillnad från marinens dykare sammanställde de även skriftliga rapporter som illustrerades med såväl fotografier som skisser.

Dokumentationen från arbetena uppvisar emellertid en del missuppfattningar kring vrakets orientering. I den skissplan som bifogats rapporten ritas en köllinje ut i mitten av vrakplatsen med två symmetriskt placerade rader spant på vardera sidan. En liknande uppfattning kan skönjas i de korthuggna handskrivna anteckningarna från marinens expedition 1968. Där beskrivs hur man påbörjade ”rensningen” för att ”få en uppfattning om på vilken *nivå* man befinner sig” (skrivelse från ”L. Hallgren”, inkommen till Statens Sjöhistoriska museum 1969-02-03, min kursivering). Här kan man skönja en liknande uppfattning om skrovets orientering. Ingenstans bland de förvisso ganska magra uppgifterna om hur tidigare besökare, röjdykare och grodmän upplevt själva vrakplatsen, finns uttalanden som visar att man insett att skeppet ligger med kraftig slagsida.

De sista svarteksbärgarna

När sportdykning blev populärt under 1960-talet var den svarta eken fortfarande eftertraktad och attraktiv. Den siste som storskaligt lyfte det exotiska vattendränkta trävirket ur djupet var dykaren Sven Nahlin. Han är mest förknippad med bärgningen av skeppet *Rikswasa* som sjönk vid Djurö 1623 och som han i mitten av 1960-talet lyfte i delar för att sälja som souvenirer till ”dollarturister”, som det hette på den tiden. Det paradoxala är att medan Nahlin slet *Rikswasa* i stycken ute vid Djurö pågick som bäst undersökningen, konserveringen, rekonstrueringen och utställningen av skeppet som fick överta *Rikswasas* namn. Det skepp vi idag vanligtvis känner som regalskeppet *Vasa* var i full färd med att nå sin position som nationalmonument.

Sven Nahlin blev något av en kändis på kuppen, inte som en skändande marodör som rev kulturarvet i stycken utan som en äventyrare, företagare och entreprenör. Den pietet som idag visas lämningar från 1600-talet oavsett om de består av vrak på havets botten, byggnader, möbler eller annat, var långt ifrån självklar vid denna tidpunkt. Här tål att påminnas om den sorgliga demoleringen av de så kallade Klarakvarteren i Stockholms innerstad som pågick parallellt med Nahlins härjningar på *Rikswasa*.

Reportage om Nahlins bedrifter förekom såväl i Sveriges Television som i dagstidningar och i veckopress som *Hemmets veckojournal* och *FIB-aktuellt*. Där framställdes hur den dykande företagaren gjorde stora pengar på så kallad svartek (reportage finns i tidskriften *Se* den 1962-09-10; *Hemmets Veckotidning* 1969 nr 41; *DN* 1964-04-09; 1965-05-08; *Expr.* 1964-04-12; 1964-01-21; 1964-02-28; 1964-02-25, *FIB-aktuellt* 1963-12-16; 1965-01-26). Att kulturminneslagen år 1967 ändrades till att även omfatta skeppsvrak anses ibland vara en direkt följd av Nahlins framfart på *Rikswasa* (Cederlund 1983:61–62; Arnshav 2011:39–44). Tillägget i kulturminneslagen kallas ibland skämtsamt lex Nahlin.

Åren efter att tillägget vunnit laga kraft övervakades att det verkligen efterföljdes. I Sjöhistoriska museets vrakregister finns åtskilliga rapporter från bland annat kusttullmästaren på Dalarö som vittnar om både febril dykverksamhet och myndighetsmässig vaksamhet. Enligt företrädare för myndigheterna opererade dykarna i skydd av mörkret och bärgade vrakdelar.

Måndagen den 23 juni 1975 upptäckte kustbevakningen under en patrull en motorbåt med tre personer som avgick från *Riksäpplets* vrakplats. Båten prejades och i den fanns självaste Sven Nahlin – *Rikswasas* bärgare – och på durken låg två bitar svartek, båda omkring 1,2 meter långa. Svarteksbitarna var dock inte lyfta till ytan för att bli souvenirer, utan för att tjäna ett annat ganska originellt syfte. Nahlin var inte bara entreprenör med svarteksförsäljning utan även dykinstruktör och de bärgade vrakdelarna skulle vara rekvisita i samband med att en av hans elever skulle examineras, nämligen kung Carl XVI Gustaf.

Besök av medlemmar ur kungafamiljen tenderar att noggrant arrangeras och regisseras. Svarteksbitarna på durken i Nahlins båt skulle tvättas av och snyggas till inför kungens dykning. Dyiga och slemmiga skeppstimmer belamrade av musslor, dy och havstulpaner skulle lämpa sig dåligt på bild tillsammans med den i dykarutrustning utstyrde monarken.

Examensprovet genomfördes två dagar senare och enligt dagspressen var Nahlin ”mycket imponerad av kungens prestationer”. Nahlin utbildade även blinda dykare och med sig ner till *Riksäpplet* hade kungen förutom Nahlin den blinda Annika Larsén. Nere på vraket spikade kungen upp en bronsplakett med texten ”Hans Majestät Carl XVI Gustaf inspekterade Riksäpplet den 25 juni 1975” och när han återvände till ytan hade han med sig en av de finputsade svartekspinnarna.

Kusttullmästaren på Dalarö polisanmälde hovet och Nahlin för fornminnesbrott eftersom de inte hade ansökt om tillstånd att göra ingrepp i vraket. Kungen är immun men Nahlin fick en reprimand innan ärendet lades ner. Ekbitarna släpptes tillbaka på vraket så snart pressfotograferna lämnat platsen (*SvD* 1975-06-26; 1975-06-29; *Expr.* 1975-06-28; Raä Dnr 4128/75; SSHM Dnr 1432/75; KBV Dnr 283/75). Vad som hände med den uppspikade bronsplaketten är okänt.

Blåsvädret kring *Riksäpplet* fick dock inte kungen att tappa intresset för dykning och skeppsvrak. När *Kronan* påträffades utanför Öland var han i vattnet igen och sedan dess är han till och med Kronanprojektets beskyddare (se t.ex. Einarsson 2016:170–171). I olika sammanhang har han också återkommit till hur han personligen fiskat upp mynt från *Kronans* vrakplats (*DI* 2001-05-11) och så sent som hörom året besökte han undersökningen av skeppet *Mars*, som också förlist utanför Öland.

Det kungliga dyket på *Riksäpplet* är intressant också ur en annan synvinkel. Dykinstruktören Annika Larsén var nämligen mig veterligen den första kvinna som dök på vraket. När Svenska Sportdykarförbundet grundades 1958 fanns enstaka kvinnor med och vid mitten av 1960-talet fanns även enstaka kvinnliga dykinstruktörer, enligt vad marinarkeologen Staffan von Arbin muntligen berättat. Detta gällde dock inom den civila dykningen. Fram till 1967 var *Riksäpplets* vrakplats fridlyst och tillträde således förbehållet marinen, vilket innebar att det i realiteten uteslutande var män som dök på vraket.

Den manliga dominansen inom marinarkeologin har påtalats i olika sammanhang (se Ransley 2005:621–629). När marinarkeologen Catharina Ingelman-Sundberg skrev en bok om sina egna erfarenheter om att verka i branschen gav hon den titeln *Bland hajar, karlar och vrak*. Att utbilda yrkesdykare var länge förbehållet marinen (jfr Ingelman-Sundberg 1995:60) och oftast genomfördes denna utbildning som en del av värnplikten.

Sportdykarnas *Riksäpplet*

Även om *Riksäpplet* inte finns i det allmänna medvetandet på samma sätt som *Vasa* eller *Kronan*, så är det ganska välkänt bland sportdykare. *Riksäpplet* är ett av de vrak i Stockholms skärgård som besökts av flest dykare. Detta ska dock inte nödvändigtvis förstås som att dykare är mer intresserade av historia än vad folk i gemen är. De frekventa besöken på *Riksäpplet* har helt andra orsaker.

Många av de företag som erbjuder dykcharter i Stockholms skärgård har sin hemmahamn på eller i närheten av Dalarö. Under en vanlig dagsutfärd görs ofta minst två dyk. Av dykmedicinska skäl genomförs det djupaste först. Detta djupare dyk utgör oftast utfärdens huvudnummer, eftersom de mer intakta vraken ligger lite djupare och längre ut i skärgården där siktförhållandena i vattnet ofta är lite bättre. När dykarna återvänder till ytan från ett sådant dyk är de mättade av det kväve som ansamlats i kroppens vävnader. De måste därför vistas på ytan en viss tid innan det är säkert att bege sig ner i djupet igen. Utfärdsbåten brukar vända hemåt och nalkas Dalarö skans och Äppelskäret lagom till att överskottskvävet vädrats ut. Anledningarna till att *Riksäpplet* ofta får besök av dykare är således snarare topografiska än kulturhistoriska.

De flesta dykare upplever dessutom vraket som ganska ointressant. En genomläsning av de loggböcker som dykare lagt upp på internetsidor visar att det mest minnesvärda från dykplatsen ofta varit de stim av abborrar som uppehåller sig kring de spridda skeppsdelarna, den starka strömmen eller någon liten malör som inträffat när de befunnit sig under vattnet.

Riksäpplet har således brutits ner kontinuerligt sedan förlisningen, av 1600-talets sågande och brytande för att man skulle komma åt bronskanonerna, av den första sprängningen och av 1800-talets mer industriellt betonade och effektiva demolering med hjälp av tungdykare och dynamit. Att skeppet trots sprängningar, bärgningar, strömmar, oaktsam ankring, sportdykning och andra aktiviteter alltjämt är ett av världens bäst bevarade krigsfartyg, byggt enligt de under 1600-talet högt ansedda engelska principerna, är en av den svenska marinarkeologins bäst bevarade hemligheter.

KAPITEL 5

Mästare och manér – skeppsbyggeri under 1600-talet

Att det var supermakterna England, Nederländerna och Frankrike som gick i bräschen för skeppsbyggeriet under tidigmodern tid är föga förvånande. Väl fungerande skepp utgjorde omistliga verktyg när imperier skulle byggas. Under slutet av 1500-talet och början av 1600-talet utvecklades i Nederländerna metoder som innebar att fartyg kunde byggas snabbt och billigt, något som mynnade ut i en närmast industriell framställning av farkoster. Tekniska innovationer inom såväl vindkraft som fartygsdesign ökade effektiviteten och lönsamheten i republiken, som ibland beskrivs som den första moderna ekonomin och kapitalismens vagga (De Vries & van Der Woude 1997; Weber 1978). I 1600-talets Sverige sade man att nederländska skepp var byggda på ”holländskt manér” (Rålamb 1691; Svensson 1963:91–108).

De omfattande kontakterna mellan Sverige och Nederländerna vilade på ett ömsesidigt beroendeförhållande. Den snabbt expanderade stormakten Sverige bestod av ett antal löst sammanhållna provinser som erövrats med våld och sträckte sig över en betydande men samtidigt glest befolkad areal. Den ekonomiska grunden bestod av råvaruexport av trä och metall. I den nederländska republiken trängdes en stor befolkning på ett begränsat territorium medan ekonomin blomstrade genom världsomfattande handel och kolonialisering. Det var just dessa skillnader som gav förutsättningarna för ett väl fungerande och lukrativt samarbete (se bland annat Fahlborg 1923:205–281; Fahlström 1947; Noldus, 2002:14; 2005, van Zanden and van Tielhof 2009:389–403).

Från ett nederländskt perspektiv var handeln på Östersjön synnerligen lönsam. Traden benämndes understundom *Moedernegotie*, vilket direktöversatt betyder modertraden (Noldus 2005:8; Fahlborg 1923:206; van Tielhof 2002). I den konkurrerande supermakten England kallades Östersjöhandeln i stället *the lost trades* (Barbour 1930:267). Metall- och

trävaror skeppades ut från Sverige och i gengäld importerades salt, förädlade produkter och inte minst kompetenta personer.

De nederländska influenserna i 1600-talets Sverige var betydande, inte minst för att inflyttade familjer etablerade såväl handelshus som industrier (se t.ex. Müller 1998). Nederländsk konst och arkitektur blev synnerligen populärt och en betydande del av Sveriges bevarade 1600-talsbyggnader uppfördes av nederländska mästare eller efter holländska förebilder (se genomgång hos Noldus 2002; 2005).

Situationen var likartad inom skeppsbyggeriet. Svenska redare beställde skepp från varven i Holland, som byggde skeppen av virke från Östersjöregionen. Inom svenska flottan förlitade man sig på skeppsbyggnadskompetens från Nederländerna, vilket satte en holländsk prägel på skeppen. Därmed inte sagt att de svenska skeppen var alltigenom identiska med dem som byggdes nere på kontinenten. Till exempel byggdes regalskeppet *Vasa* av en ursprungligen holländsk mästare (se t.ex Hocker 2011), men som övertygande visats av konsthistorikern Hans Soop har skeppets skulpturer, motiv och symbolik, som anspelar på den gudomliga kungamakten, anpassats för stormaktssvenska förhållanden (Soop 1978; 1992; 2007).

De holländska skeppen var i allmänhet mer sparsamt dekorerade än de svenska och saknade det veritabla överdåd som möter oss på *Vasa*. Förhållandet bottnar delvis i att Nederländerna var en republik, där ett kungligt statsöverhuvuds gudomliga härkomst helt enkelt inte behövde läggas i dagen genom skulpturer. Men det kan också bero på den mer generella återhållsamhet gentemot moraliska tveksamheter som vräkighet, frosseri och överdåd som ibland anses utmärkande för Nederländerna under 1600-talet (se diskussion hos Schama 1989; Weber 1978).

Från holländskt till engelskt manér

Nederländerna hade konkurrenter, vilket påverkade Sverige och i förlängningen även karaktären på det svenska skeppsbyggeriet. Under decennierna efter 1600-talets mitt utkämpades de återkommande engelsk-nederländska krigen, vilka på flera sätt hade en maritim prägel. Dels bottnade själva konflikten i en strävan efter dominans över världshaven och handeln med kolonierna, dels kom stridigheterna i stor utsträckning att utkämpas till sjöss. Sverige förhöll sig neutralt i konflikten men samarbetade med de stridande nationerna på olika sätt.

Under 1666 ökade exempelvis antalet svenskflaggade handelsfartyg väldigt markant, vilket bottnar i att nederländska skepp försetts med svensk flagg (Müller et al. 2016:73–75).

Medan supermakterna kämpade om herravälde över världshaven konkurrerade Danmark och Sverige om dominans över Östersjön. Men eftersom de produkter som skeppades till och från Östersjöområdet var en del i en global ekonomi kom konflikterna att få storskaliga politiska konsekvenser. Nederländerna hade dragit fördelar av maktbalansen i Östersjöområdet och gynnat den svagare parten. Även om handeln mellan Sverige och Nederländerna fortgick så kom de politiska relationerna att bli mer och mer intrikata i takt med att Stormaktssverige expanderade på Danmarks bekostnad. De diplomatiska kontakterna blev allt frostigare och eskalerade vid flera tillfällen till krig.

Under 1660-talet ändrar handeln orientering. De nederländska familjer som etablerat handelshus i Sverige exporterade i tilltagande utsträckning metallvaror till England (se t.ex. Müller 1998:82–91). Det föll sig därför naturligt att militär kompetens i alla dess former och i högre utsträckning än tidigare rekryterades från England. I Karl X Gustavs krig mot Danmark, som var förenat med Nederländerna, deltog flera engelska officerare samtidigt som engelska flotteskadrar av och till var närvarande på Östersjön (Askgaard 1974; Glete 2010:340–344). Som ett led i denna anglifiering började man även att snegla på engelska skepp.

Enligt en ofta återberättad episod fick Karl X Gustav syn på den engelska flotteskader som under amiral Montague bevakade engelska intressen på Östersjön 1658, när han befann sig på Kronborgs slott. Riksamiralen Gustaf Otto Stenbock har berättat: ”Hans Sal. K.M:t gick då med en lijten jackt och när han med stoor curiositet hade skådat flottan det minsta skeppet med det största fick H.M:t såddan lust at han sade sig ändtligen också skola hafva Skepp, skulle han än Sällia sin jacka” (Stackell:1929:14; Nilsson 1987:88; Rönnby & Adams 1994:57–59; Lundgren 2000:9).

Anekdoten ger sken av att den oövervinnerlige krigarkungen tämligen lättvindigt lät sig begeistras av de engelska skeppens elegans och i pur fåfänga valde att rekrytera skeppsbyggmästare från England. Detta är dock knappast hela sanningen. Karl Gustavs intresse för och positiva omdömen om de engelska skeppen bottnade snarast i hans politiska och militära ambitioner och var ett led i hans försvarsstrategiska närmande till England.

Att rekrytera mästare som var förtrogna med skeppsbyggnadskonsten var statsangelägenheter. För att tillgodose Karl Gustavs önskemål inleddes förhandlingar om värvning av personer med sådana kunskaper direkt med Oliver Cromwell (Anderson 1957:101; Lundgren 2000:10). Det hela resulterade i att tre engelska skeppsbyggmästare trädde i svensk tjänst 1659.

Övergången från värvning av holländska mästare till värvning av engelska, innebar att alla som verkade inom den svenska flottan fick bekanta sig med fartyg vars form och utförande skilde sig från dem som de var vana vid. Den svenska flottans skepp hade dittills byggts på holländskt manér med flatbottnade, mer trågformade skrov. Sedda från ovan framstod de holländska skeppen som betydligt trubbigare än de engelska. De engelska skeppen var skarpare i fören och i aktern och mer djupgående. De framstår som närmast spolformade i jämförelse med de mer rektangulära, holländska skroven.

En i sammanhanget ganska iögonfallande skillnad mellan skepp byggda på holländskt och på engelskt manér var att de engelska saknade vattenspegel, den platta nedre delen av akterspegeln närmast vattnet. I stället böjdes bordplankorna i aktern upp och slutade vid den så kallade häckbalken, vilket gav starka akterskepp som även var fördelaktiga ur vattenströmningssynpunkt. De holländska örlogsfartygen hade däremot platt vattenspegel under hela 1600-talet. Först under följande sekel anammades den strukturellt sett mycket starkare rundade aktern.

Men även byggnadsmetoderna var olika. De holländska skroven byggdes utan egentliga ritningar. Istället hade mästaren så kallade bestick, vilka bestod av ett antal proportioner utifrån vilka skrovet formades (se genomgång hos Hasslöf 1970; Landstöm 1980; Hocker 2004; Lemée 2006; Hoving 2012). Metoder och matematiska formler för att på förhand beräkna de projekterade fartygens last- och seglingsegenskaper saknades, vilket innebar att snilleblixtar och innovativa infall kunde få förödande konsekvenser. Resultatet var svårt att förutse. Oftast togs det säkra före det osäkra och väl fungerande skepp kopierades. Det säger sig självt att denna sedvana knappast sporrade till vare sig nytänkande eller experimentlusta (jfr Hoving 2012:1–34). De holländska skeppen är påfallande lika och uniforma. Det var som om man byggde samma skepp om och om igen men justerade storleken efter behov och materialtillgång (jfr Eriksson 2014a:12).

Den engelske skeppsbyggmästaren Anthony Deane, som är mest känd för att ha författat ett omfattande manuskript om skeppsbyggeri,

anses ibland vara den förste som på matematisk väg kunde beräkna ett skepps djupgående medan det ännu stod på land, även om han aldrig själv gjorde anspråk på att ha löst problemet (jfr Nilsson 1987:99; Lavery 1981:21–28). Den verkliga teoretiseringen av skeppsbyggnadskonsten skedde dock först framåt slutet av seklet och i början av 1700-talet, men då var det Frankrike som låg i framkant (se Ferreiro 2007).

Skillnaderna mellan det holländska och engelska bruket av ritningar fick handfasta konsekvenser för hur timmermännen gick tillväga på skeppsvarven. De holländska skroven, som alltså utformades utan linjeritningar, byggdes som så kallade skalbyggen. Detta innebar att skrovets yttre skal – bordläggningen som består av längsgående plankor – färdigställdes före det att de inre tvärskeppsförstärkande spanten monterades. Bordplankorna hölls samman av provisoriskt insatta klotsar, vilka sedermera togs bort (Lemée 2006).

Det vanligaste var dock att endast den lägsta, nästan flata delen av skeppets botten – det så kallade flacket – byggdes med denna skalbyggnadsteknik. Sedan flacket färdigställts upp till den punkt där skrovet böjer sig upp till sidorna, restes ett antal spant runt och skrovet kunde fullbordas. För att särskilja sådana skrov från mer renodlade skalbyggen talar man ibland om ”bottenbaserade skrov” (jfr Hocker 1991; 2004:66; Lemée 2006).

Fördelen med skalbyggnadsmetoden var att spanten inte behövde bearbetas mer än att de hjälpligt passade mot bordläggningens insida, vilket i förlängningen innebar att mindre volymer virke gick till spillo och att skeppen kunde byggas till lägre pris (se diskussion hos Hasslöf 1970, eller Lemée 2006). Spantens dimensioner varierade och ibland fanns till och med barken kvar. Även om metoden resulterade i fullt fungerande skepp så hade det holländska manéret ändå sina belackare. Inte minst engelsmännen, som understundom såg sig akterseglade av holländarnas ekonomiska framgång, menade att de var gnidna kapitalister som tog genvägar när de byggde skepp (Schama 1989:44).

De engelska skeppen ansågs ofta mer välbyggda och långlivade. Kommissarien Johan Barckman Leijonbergh, som i början av 1658 befann sig i England för att rekrytera engelska befäl, uttryckte sin häpnad över skeppens kolossala livslängd: ”Man ser ett skepp här kunna vara i 20 till 40 år, uti andra länder kunna de knappt vara i 20 eller högst 25 år” (citat i Lundgren 2000:4). Han berättar bland annat om det legendariska 100-kanonersskeppet *Sovereign of the Seas* som fortfarande var i tjänst 20 år efter sjösättningen och 80-kanonersskeppet

Resolution, som var hela 30 år gammalt. Enligt Barckman kunde de två utan vidare vara i tjänst i ytterligare 25 år (ibid.:4–5). I gengäld var dock skepp byggda enligt det engelska manéret betydligt dyrare än de som byggts på holländskt sätt.

I realiteten var även underhållet avgörande för fartygens livslängd. Under skånska kriget hade den svenska flottan flera skepp som byggts under 1640-talet.[10]

Adelig öfning

Så här flera hundra år senare kan skeppsbyggnadsmetoder framstå som smala särintressen och kuriositeter som på sin höjd roar någon enstaka kufisk arkeolog, historiker eller annan skeppsfantast. Faktum är dock att dylika spörsmål spelade en inte alltför perifer roll i den tidigmoderna världen. Grundprinciperna inom skeppsbyggeriet var något som en lärd person förväntades känna till i likhet med annan konst och arkitektur. Adelsmannen Åke Claesson Rålamb (1651–1718) författade i slutet av 1600-talet en encyklopedi med den övergripande målsättningen att täcka in sådant som en ädel yngling förväntades veta. Verket, som gavs den övergripande titeln *Adelig öfning*, behandlar således vitt skilda ämnen som matematik, astrologi, hushållning, trädgårdsskötsel, fortifikation och mycket, mycket annat. Utöver recept på svartsoppa, anvisningar om skötsel av kaniner, formler för att beräkna skottvinklar i befästningar ägnas ett helt band åt skeppsbyggeri. Oavsett om de nobla piltarna valde pennan eller svärdet i sin framtida gärning förutsattes de ha åtminstone grundläggande insikter i skeppsbyggnadskonsten.

I bokens förord berättar Rålamb om det holländska och det engelska manéret och han gör ingen som helst hemlighet av att han föredrar det senare. Hans omdöme är dock ingalunda någon skrävlares som för vidare vad han snappat upp i förbifarten när han lyssnat på mer insatta personer. Rålamb tycks nämligen själv ha haft goda kunskaper i hantverket och redogör för dem. Han nämner bland annat att han för det holländska manérets vidkommande studerat Nicolaes Witsens bokverk *Aeloude en hedendaegsche scheeps-bouw en bestier* (Forntida och nutida skeppsbyggeri och skötsel) som gavs ut 1671. Han berättar också om besök på varv nere i Holland där en mästare vid namn Caspar Cuper visat honom metoderna. Rålamb var dock inte alls imponerad och menar att vad engelsmännen ”efter wist Mått och Storlek giorde

det giordes af denna [holländaren Cupar] på höft och ungefär så att detta mig heelt och hållet intet behagade" (Rålamb 1691:förord).

Argumenten till det engelska manérets favör bottnar sannolikt i ett visst inflytande från den engelska mästare som var Rålambs lärare. Hans beundran för denne person skymtar fram när han berättar att han lärt sig skeppsbyggnadskonsten för drygt tjugo år sedan av "Mr. Frantz Schelldon, Hwilken uthi Skeps-Timmern är en ibland de störste Mästare ja så stoor som han i denne Dag i England finnas" (ibid.).

Denne Francis Sheldon var en av de tre engelska mästare som rekryterats från England på uppdrag av Karl X Gustaf. Utöver Sheldon anställdes även Robert Turner och Thomas Day. Sheldon och Turner var inledningsvis verksamma i Göteborg medan Day arbetade vid ett varv på Boön utanför Bodekull, nuvarande Karlshamn. Sheldon fick dock snart befallning att bygga ett stort regalskepp "efter hans egen dessein till ett prof och mästerstycke", nämligen *Riksäpplet* (Stackell 1929:5), som tillsammans med det som Thomas Day byggde på Boön kom att bli de första regalskeppen byggda på engelskt manér i Sverige.

Den personliga bakgrund som fick mäster Sheldon att acceptera erbjudandet, bryta upp och flytta till Sverige är höljd i dunkel och flera delvis motstridiga uppgifter existerar. Enligt ett tal om den Sheldonska ättens historia i Sverige som ättlingen Peter Sheldon höll i Karlskrona den 10 augusti 1755 berättas att anfadern Francis hamnat i onåd hos Oliver Cromwell sedan han och hans bröder 1647 deltagit i ett försök att befria den tillfångatagne engelske kungen Karl I (Sheldon 1755:8–10; Stackell 1929:1–2). Francis Sheldon skulle då ha nödgats lämna landet. Det är känt att ett försök att frita den fängslade kungen faktiskt ägde rum, men detta utspelade sig före 1649 och hur det skulle hänga ihop med att Sheldon lämnade landet tio år senare är långt ifrån klart (Anderson 1957:101ff). Sanningshalten i denna familjetradition kan därför ifrågasättas.

En annan version gör gällande att Francis skulle ha avseglat från England till Sverige på eget bevåg, tillsammans med den engelske amiralen George Ayscue. Den senare var en av de engelska officerare som Karl X Gustavs sändebud, Johan Barckman, övertalat att övergå i svensk tjänst. Sheldon skulle redan i december 1658 ha anlänt till Helsingborg där han begärde företräde hos kungen och erbjöd sina tjänster. Även om Sverige var i behov av örlogsfartyg blev det ingen anställning vid detta tillfälle, något som eventuellt bottnade i Sheldons alltför stora pretentioner (Stackell 1929:2). Oavsett om han hade blivit landsförvisad

eller frivilligt sökt sig bort från England så finns dokument i engelska arkiv som berättar att Cromwell 1659 beviljade Sheldon att gå i svensk tjänst efter en framställan från Karl X Gustav (Anderson 1957:101).

Ett annat mysterium kring Francis Sheldon är hur han egentligen hade lärt sig att bygga skepp. I sin korrespondens med det svenska amiralitetet, i samband med bygget av *Riksäpplet*, hänvisar han vid upprepade tillfällen till sina erfarenheter från byggandet av skeppen *London* och *Naseby* i England (jfr Stackell 1929). Den engelske sjöhistorikern R. C. Anderson menar att Sheldon sannolikt lärt sig av den välkända engelska skeppsbyggarsläkten Pett (1924:101–102, även Nilsson 1987:88). Skeppet *London* byggdes under ledning av Peter Pett, medan *Naseby* byggdes av Peters bror Christopher. Det här kunde betyda att Sheldon varit lärling hos Anthony Deane (Anderson 1957:102). Det är även känt att Sheldon var *Clerk of the Check* på varvet i Chatham 1633. Men det betyder egentligen inte mer än att han var kontrollant. Vissa menar att han varit inblandad i bygget av det monumentala skrytskeppet *Sovereign of the Seas* (Peters 2013:97–98).

Hur som helst ansågs Sheldon vara en mycket kompetent yrkesman när han anställdes i Sverige, något som inte minst illustreras av hans höga lön. Den sattes till 1 000 daler silvermynt (Lundgren 2000:11 säger 1 500) till vilken även hörde en förläning bestående av en gård på Hisingen så länge han var i tjänsten. Skeppsbyggmästaren Jacob Voss, som var född i Holland och vid tidpunkten var verksam vid Skeppsholmen i Stockholm och bygget av skeppet *Svärdet*, hade en lön på 750 daler silvermynt. Den svenskfödde Jakob Jakobsson Prunck hade endast 500 i lön (Stackell 1929:4). Francis söner gick i hans fotspår och den Sheldonska släkten kom att bli den dominerande skeppsbyggarsläkten fram till slutet av 1700-talet.

Riksäpplet byggs

Bygget av ”det stora skeppet”, som *Riksäpplet* kallas i dokumenten fram till september 1662, hade dock på sätt och vis påbörjats redan före Sheldons ankomst. I december 1658 nämns i ett brev till amiralitetet i Stockholm att man ”i denna vecka utrest att fälla så många ekar som fordras om ett skepp av 140 fot […] ska här byggas”. Beslutet om att ett sådant skepp skulle byggas i Göteborg hade fattats månaden innan (Stackell 1929:5). Virket fälldes vintertid och de stora ekstammarna transporterades med fördel över frusen mark.

När Sheldon anlände till varvet i april 1659 var mycket av virket framkört till vattnet. Arbetet med det nya skeppet påbörjades således under ledning av Jakob Jakobsson Prunck som var skeppsbyggmästare på varvet i Göteborg före Sheldons ankomst. Karl X Gustav vidtog dock en mycket listig manöver för att ersätta Jakobsson med sin nyvärvade engelske expert. Från Landskrona skrev kungen en befallning till Jakobsson att han skulle göra ett bestick, det vill säga en beskrivning av det nya stora skepp som han påbörjat, och översända det för påsyn. Sheldon blev ombedd att göra likadant och så kunde Karl X Gustav själv ”utvälja vilketdera Oss synes bäst behaga att följa efter” (citat i Bergman 1954:14).

Jakobsson hade säkert förstått varthän det barkade redan när han fick skrivelsen. Att det hela utföll till Sheldons favör var föga förvånande. Sheldons ankomst rörde upp blandade känslor och långt ifrån alla var entusiastiska över kungens engelske mästare. Sheldon kom till Sverige under en period av fred mellan det första engelsk-nederländska kriget och det andra. Sveriges djupa relationer med Nederländerna hade varit omfattande under lång tid och innebar att många högt uppsatta personer inom den svenska krigsorganisationen hade såväl vänskapsband med landet som släkt därifrån. När en engelsman på kungens initiativ sattes in som mästare var det många som knorrade. En hel del av denna missbelåtenhet uttrycktes offentligt och har bevarats till eftervärlden genom olika klagobrev och negativa kommentarer om de engelska mästarnas skepp (jfr Stackell 1929; Bergman 1954:12–33, även Jakobsson 1999; 2000). En som hade goda skäl att känna sig förfördelad var skeppsbyggmästaren Jakob Jakobsson Prunck, som fick ge sin plats till Sheldon. Av en skriftlig framställan till Amiralitetskollegium framgår dessutom att han inte fått någon lön (Citat i Stackell 1929:7):

> engelske byggmästaren kom hit på K. Maj:ts befallning och blev jag genast avskedad av amiral Hinrik Bårtson Sjöhjelm. Han sade sig ej kunna giva avskedspass, alltså har jag heller ingen lön fått. Jag har tjänat 500 dlr.sm per år och jag förstår, att den engelske byggmästaren skall hava 1000 dlr.sm.

Den stora merparten av allt intrigerande, all illvilja och all ryktesspridning förekom säkert i mer informella sammanhang och har inte lämnat spår i de bevarade dokumenten. Det kan därför vara svårt att hitta belägg för sådant så här flera hundra år senare. Som beskrivits

av olika forskare pågick en kamp och kraftmätning mellan högadeln och kungamakten under 1600-talet, något som accelererade efter Karl X Gustavs död och bromsades först i och med reduktionen (se t.ex. Englund 1989 och Bedoire 2001). I Amiralitetskollegium satt idel höga aristokrater som hade sina bestämda åsikter om hur sjökrig skulle gå till, hur flottan skulle organiseras och hur skepp skulle byggas (jfr Glete 2010:296ff). Sheldon var en högavlönad engelsman som var satt att verka i en holländskvänlig miljö. Sedan den kung som anställt Sheldon hastigt avlidit i februari 1660, verkade han i ett land som styrdes av en självmedveten aristokrati som länge utmanat den kungamakt som favoriserat honom. Som Lenny Stackell påpekar i samband med sin genomgång av de skriftliga källorna om *Riksäpplets* tillkomst, fanns det många som verkligen hoppats på att Sheldons första skeppsbygge skulle misslyckas (Stackell 1929).

Under 1660 gick arbetet på kronans varv trögt eftersom pengar saknades. Amiralen Sjöhielm, som på kungens order avskedat den svenske skeppsbyggmästaren för att göra plats för Sheldon, tröttnade och begärde själv avsked. Han ersattes av amirallöjtnanten Daniel Jönsson Strussflycht, som åtminstone initialt drev på arbetet med förnyad kraft och samarbetade väl med Sheldon. Strussflycht skickade åtskilliga brev och avbildningar till amiralitetet i Stockholm för att rapportera hur bygget av *Riksäpplet* fortskred och hur det färdiga skeppet var tänkt att se ut. I augusti skrev Strussflycht att det ”dagligen fälles skog för det stora skeppet som den engelske mästaren har för handen” (Stackell 1929:8).

En månad senare meddelade han att skeppet i princip var färdigt att löpa av stapeln och ner i vattnet. Detta innebar dock inte att skeppet var färdigt att tas i bruk. De övre delarna av skrovet liksom däcken, riggen och annat färdigställdes först sedan skeppet kommit i vattnet. Det visade sig dock att de balkar som skulle sättas in i skeppet var alldeles ruttna och odugliga, varför de fick kasseras. Att skaffa fram nya tog tid och sjösättningen kom därmed att försenas (ibid.).

Men det fanns annat att färdigställa under tiden. I november var det dags att börja tänka på ”bildverket”, det vill säga de många skulpterade dekorationer som såväl stora som små skepp försågs med. Av den bevarade korrespondensen framgår att de skulpturer som Sheldon tänkt sig för *Riksäpplet* skilde sig från vad de i Göteborg verksamma bildhuggarna ditintills tillverkat (jfr Stackell 1929:9, även Eriksson 2015b:173–189). Som jag fördjupar mig i i kapitel 7 introducerades inte bara ett skeppsbyggeri som bottnade i andra metoder och resultera-

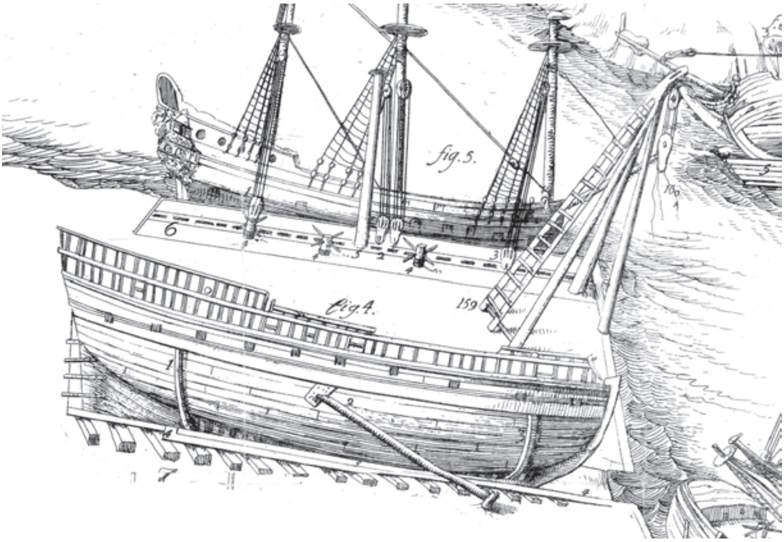


Fig. 5.4. Ett skepp som är färdigt att löpa av stapeln. Redigerad detalj efter Rålamb 1691, Tafl. I.

de i delvis annorlunda konstruktioner – med Sheldon och *Riksäpplet* introducerades även en ny skulpturvärld.

Strussflycht gav Sheldon sitt erkännande och ansåg på det hela taget att det pågående bygget artade sig väl. Han hade dock några synpunkter på ”underbyggningen” av bottenskrovet och han underströk att han inte kunde ta ansvar för detta. Förmodligen menade han att skeppet var för kraftigt byggt i botten nedtill. Skeppet stod fortfarande på land och Strussflycht ogillade även det sätt på vilket Sheldon tänkte sjösätta och få det stora skeppet i vattnet (Stackell 1929:12).

Sjösättningar av stora skepp kunde ofta bli äventyrliga företag. Det säger sig självt att det var förenat med vissa svårigheter att förflytta en sådan enorm koloss från torra land och ner i havet. Ofantliga krafter, både arbetskraft och olika mekanismer, skulle användas. Samtidigt var det inte helt lätt att avgöra den optimala tidpunkten för att baxa det ofullbordade skrovet ner i sjön. Ett alltför ofärdigt skrov var för klent för att klara de påfrestningar som knuffen ner i havet innebar. Var skrovet å andra sidan alltför färdigbyggt var det för tungt och svårt att flytta (fig. 5.4).

Strax utanför stapelbädden, själva platsen där *Riksäpplet* byggdes, var vattnet mycket grunt. Sheldon tänkte kompensera för detta genom

att placera en flotte i vattnet, framför skeppet, som förstäven kunde landa på. Med hjälp av fyra kraftiga rep påbörjades arbetet med att flytta *Riksäpplet* mot havet. Men ansträngningarna tycktes vara förgäves. Tåg, block och taljor vindades sönder men skeppet stod kvar på land. Repslagarna sattes att slå två speciella kablar för ändamålet och fler spel och block anskaffades. Den 20 mars knuffades skeppet 50 fot, varpå halva skrovet kom att vila på stapeln och halva på flotten. Men sedan många verktyg gått sönder måste arbetet åter avbrytas. Två dagar senare förflyttades skrovet ytterligare 16 fot innan det återigen tog stopp. Endast en tredjedel av skeppet stod kvar på stapeln. Dessvärre började nu det stora nybyggda skeppet att luta oroväckande åt babord. Från Marstrand efterskickades en ”skruvmästare”, som enligt Strussflycht hade en mängd redskap, bland annat en mängd skruvar, vilka förmodligen motsvarar det vi idag kallar domkrafter. Först den 25 april lyckades man få skeppet ner i sjön (efter Stackell 1929:13–14).

Men skrovet hade inte mått bra av att hänga så länge på stapeln. Vid avlöpningen deformerades skrovet ”så att laskarna [skarvarna mellan de olika bordplankorna] upptill gingo ifrån varandra till ungefär fyra tum”. Sheldon menade att det skulle gå att åtgärda. När skeppet barlastats skulle man nog få timren i ”skick och lag” (ibid.:14). Men även om kölen och resten av skrovet inte tog skada av den utdragna sjösättningen så kom den besvärliga tilldragelsen att fläcka skeppets rykte för lång tid framöver. Så sent som 1675 menade amiral Klerck att skeppet inte var att lita på eftersom det ”[v]id utloppet i Göteborg hade tagit stor skada” (Lundgren 2000:59).

Riksäpplet var dock långt ifrån det enda skepp som gjorde en vådlig färd mot havet. Året efter sjösattes *Svärdet* på Skeppsholmen i Stockholm, men här var besvären snarast de omvända. Skeppet fick sådan fart att det gled baklänges över Strömmen och törnade i vraket efter *Gamla Draken* som tydligen ligger sänkt på Djurgårdssidan (Zettersten 1903:159). När *Kronan* sjösattes några år därefter gick den aktre delen av kölen sönder (Lundgren 2000:26; Zettersten 1903:160).

Mäster Sheldons shampluner

På 1600-talet började engelska skeppsbyggmästare att tillverka skeppsmodeller av väldigt hög kvalitet och med många detaljer. Exakt vilket syfte dessa modeller har tjänat är omtvistat. Vissa modeller har tvivelsutan tillkommit som underlag för diskussioner och projekte-

ring i samband med skeppsbyggen, medan andra uteslutande torde ha framställts som prydnadsföremål. Oavsett vilket, så brukar dessa konstfärdigt utförda modeller klumpas ihop under benämningen *navy board models*, vilket syftar på att de användes som diskussionsunderlag inom det engelska amiralitetet (Franklin 1989).

Dessa skepp i liten skala är utförda i en konsekvent stil. De flesta saknar rigg och master, även om undantag från regeln finns. Undervattensskrovet är vanligtvis utformat utan bordläggning och spanten är således blottade. Men även om bordläggning i stor utsträckning saknas så är modellerna ofta försedda med ett stort antal skulpturer. I National Maritime Museum i England finns flera sådana modeller bevarade från slutet av 1600-talet och början av följande sekel, och de utgör de verkliga dyrgriparna i det forna sjöimperiets maritimhistoriska samlingar. Det intressanta är dock att en av de absolut äldsta av de till eftervärlden bevarade *navy board*-modellerna inte alls återfinns i England utan i Sverige.

Enligt en tradition påträffades den under 1890-talet inlindad i en svensk flagga på en vind på Karlskrona örlogsvarv. Den var då uppbruten i tre delar och i mycket dåligt skick. Helt bortglömd var dock inte modellen eftersom den omtalades i förteckningar under 1800-talet (Glete 1990:11). Modellvraket kom att försiktigt restaureras under ledning av den välkände marinmålaren, amiralen och sjökrigshistoriske tusenkonstnären Jacob Hägg (1839–1931). De tidigare försvunna och senare ersatta delarna avtecknar sig med ljusare trä mot resten av den gamla modellen av krigsfartyget (Svensson 1961:97). Modellen är idag en verklig klenod i Sjöhistoriska museets samlingar (fig. 5.1).

Allt sedan modellen uppmärksammades i slutet av 1800-talet har olika förslag kring vilket skepp som den kan tänkas avbilda framkastats. Den påtagligt engelska stilen, liksom den allmänt accepterade kopplingen till Francis Sheldon, har medfört att de tänkbara förlagorna sökts bland de byggen han var inblandad i. På 1930-talet framkastades därför idén att den återger skeppet *Naseby*, som byggdes för Oliver Cromwell år 1655. Även om identiteten tämligen omgående kom att ifrågasättas, inte minst för att modellen inte liknar de avbilder som finns av sagda fartyg (jfr Fox 1980:133), är *Naseby* ett namn som ofta nämns i sammanhanget (se diskussion hos Anderson 1924:217; Glete 1990; Svensson 1961:97–98). För att inte ytterligare cementera detta felaktiga antagande används här den mer neutrala benämningen Ö 3, som är modellens inventarienummer i Sjöhistoriska museets samlingar.



Fig. 5.1. Fartygsmodellen med inventarienummer Ö 3 användes i diskussionerna kring bygget av *Riksäpplet*. Mycket talar för att det färdiga skeppet såg ut ungefär så här (Foto: Johan Jonsson, SMM).

På samma sätt som modellens identitet har sysselsatt flera forskare har man länge tvistat om dess datering. Till exempel har sjökaptenen Sam Svensson, som arbetat som konservator på Sjöhistoriska museet, menat att ”galjonens form, liksom förstävens S-bukt och fockehalsknapens placering på galjonens undersida tycks vara olik engelska skepp efter 1650” (Svensson 1961:98–99). Detsamma gäller låringsgalleriernas form, menade han (ibid.). Även den lite udda ”coachen”, det vill säga den korta däcksnivån, som höjer sig likt en hytt akter om stormasten, anses vara ett drag som hör hemma i 1600-talets tidigare hälft när det gäller engelska skepp. Andra har påpekat att förhållandet mellan skrovets längd och bredd snarast skulle placera skeppet i första hälften av 1600-talet (jfr Glete 1990:12–13).

En annan detalj som använts för att diskutera tidpunkten för modellens tillkomst är det monogram med bokstäverna ”C R” som återfinns på akterspegeln. Det har påpekats att bokstäverna knappast kan åsyfta Karl II, eftersom Sheldon redan befann sig i Sverige när Karl blev kung i England efter restaurationen 1660. Troligare är att monogrammet åsyftar den svenske kungen Karl X Gustav (Svensson 1961:98, jfr Glete 1990:13,15), på vars inrådan Sheldon flyttade till Sverige.

Det är känt att Sheldon överlämnade en modell till kungen strax före dennes död 1660. I betalning fick han 100 dukater. Sheldon fick dock senare löneavdrag på samma belopp varpå han skrev till amiralitetet i Stockholm och begärde att få tillbaka modellen. Som påpekats av historikern Jan Glete röjer inte källorna med någon tydlighet huruvida modellen tillverkats i Sverige eller inte. Det faktum att det hade blivit aktuellt med löneavdrag skulle dock kunna användas som

ett argument för att den tillverkats sedan Sheldon gått i svensk tjänst. Sheldon själv tycks dock ha uppfattat framställningen av modellen som ett arbete vid sidan om den ordinarie tjänsten (Glete 1990:15).

Att Ö 3 skulle ha använts som förebild för *Riksäpplet* har framkastats i olika sammanhang (se t.ex. Stackell 1929; Svensson 1961:97; Fox 1980:132–133). Sambandet har dock avfärdats av bland andra Jan Glete, som menat att påståendet är helt obestyrkt (Glete 1990:14). Min uppfattning av korrespondensen mellan varvet i Göteborg och amiralitetet i Stockholm stärker dock sambandet mellan modellen och *Riksäpplet*.

Gletes tyngsta argument mot att modellen skulle ha använts som förlaga för *Riksäpplet* har varit att ”*Riksäpplet* var av allt att döma en tvådäckare” (Glete 1990:14), vilket skulle innebära att skeppet endast hade två däcksnivåer där kanoner utplacerats längs skeppets hela längd. Modellen Ö 3 har kanonportar utmed tre däcksnivåer och skulle därför kunna räknas som en tredäckare. Det skriftliga källmaterialet visar dock att *Riksäpplet* faktiskt hade tre genomgående batteridäck, eller överlopp som man kallade dem på 1600-talet. Det är snarare antagandet att *Riksäpplet* var en tvådäckare som är felaktigt.

Enligt bestyckningsförslaget från 1675 skulle 26 kanoner ställas på det första däcket, 28 på det andra och 30 på däcksnivåerna därovan (Tornqvist 1788, bilaga D, även Lybeck 1942, bilaga 7). Bestyckningsplanerna gjordes ofta utifrån tillgängliga bredsidesportar, det vill säga öppningar längs skrovets sidor (jfr Glete 2002:5). Vid behov kunde någon av de längs sidorna placerade kanonerna rullas på plats vid portarna i fören eller i aktern. En jämförelse mellan bestyckningsförslaget och antalet portar på modellen Ö 3 visar på en uppenbar överensstämmelse.

Modellen Ö 3 har ett något säreget däcksarrangemang, som skiljer sig från många andra samtida skepp med tre genomgående batteridäck. Modellen saknar nämligen backdäcket i fören och är försedd med den lite udda hytten mellan stor- och mesanmasten. Som påtalats av den engelske sjöhistorikern Frank Fox hade skeppet *London*, som Sheldon hade att göra med under sin tid i England, ett liknande däcksarrangemang att döma av de välgjorda avbildningar som finns bevarade av detta skepp (Fox 1980:132–133).

Intressant nog förekommer *Riksäpplets* olika däcksnivåer på flera ställen i brevkorrespondensen mellan amirallöjtnanten Daniel Strussflycht på varvet i Göteborg och riksamiralen Carl Gustaf Wrangel. Att *Riksäpplet* byggdes med tre överlopp framgår bland annat av den här

lägesrapporten från varvet (Strussflycht till riksamiralen 1662-02-24, Skoklostersamlingen, RA):

> Med det stora skeppet, är mäster Sheldon så vida kommen, att det är fyllt på babordssidan till det andra överloppet, på styrbordssidan, felar portarna och fyllning i brädgången och en stor del av styltorna reste för det tredje överloppet.

Som ett förtydligande kan nämnas att bordläggning, det vill säga fästandet av bordläggningsplankorna mot spanten, ibland kallas för att ”fylla” eller ”bordfylla”. När alla bord är på plats är skeppet således ”fullbordat”. De styltor som nämns i citatet syftar på de så kallade topptimren, de översta delarna av spanten.

Den 13 oktober samma år hade arbetet fortskridit så pass att de övriga däcksnivåerna fördes på tal (Strussflycht till riksamiralen 1662-10-13, Skoklostersamlingen, RA):

> Skeppet Äpplet är så vida avancerat, att skansen, hyttan och översta överloppet är alldeles färdiga, och så framt väderleken sig presenterar, blir i denna månaden allt upp igenom ditsatt och därfäst, jag har fullare i ödmjukhet skrivit kollegio till, att mellersta överloppet i denna månaden skulle ha blivit lagt, Så har inte ske kunnat, men arbetas därpå med all flit såväl som på det understa.

När Strussflycht skrev brevet var man således färdig med det övre överloppet och i full färd med att slutföra dem därunder. Intressant är också att han nämner både skansen och hyttan, som är de högre däcksnivåerna i skeppets akter. Däremot nämner han inget backdäck, den korta däcksnivån som återfinns längst förut på de flesta skepp, vilket indikerar att *Riksäpplet*, i likhet med modellen Ö 3 och skeppet *London*, saknade backdäck i fören.

Det troliga är således att modellen Ö 3 användes som förlaga – eller ”shamplun” för att använda dåtida terminologi – när *Riksäpplet* byggdes. Förmodligen är det just däcksarrangemanget och modellen Ö 3 som framskymtar i en skrivelse året därpå (Strussflycht till riksamiralen 1663-03-23, Skoklostersamlingen, RA, även i Bergman 1954:17):

> [O]ch är detta skeppets [Riksäpplets] Schamplun nästan som Ollenborgs [förmodligen syftar detta på skeppet *Oldenburg*], vid

> understa överloppet är inom vägarne [de längsgående timmer som däcket vilar på] 34 fot, det andra 26 och de översta 23 fötter vidt.

Glete påtalar att modellen Ö 3 är förvånansvärt smal i jämförelse med andra samtida tredäckade fartyg. Dess proportioner påminner mer om samtida tvådäckare. Både *Riksäpplet* och skeppet *Kronan*, som Sheldon senare kom att bygga, var ovanligt långsmala skepp (Glete 1990:14). Det är inte helt enkelt att jämföra dimensioner mellan skepp i olika flottor vid den här tidpunkten. Utöver omständigheten att varje land hade sitt eget fotmått, med en egen längd, så fanns ingen internationell standard för hur man angav längd och bredd på fartyg. Medan svenska flottan i likhet med den nederländska vanligtvis angav skrovets längd över stäv, det vill säga mellan de yttre konturerna av för- och akterstävarna men oräknat galjonen och det utskjutande partiet ovan rodret, angav den engelska flottan kölens längd. Det är något enklare när det gäller skrovets bredd.

En jämförelse mellan *Riksäpplets* och modellens längd och bredd visar att de är närmast identiska. Medan *Riksäpplets* längd över stäv var 4,232 gånger bredden är modellens längd 4,128 gånger bredden, beräknat utifrån längd- och bredduppgifter i Stackell 1929 samt utifrån uppmätning av Hugo Åkermarks ritning av Ö 3 (SMM inventarienummer nr 759_1).

Av den bevarade korrespondensen framgår att det funnits en modell som tydligt visat hur *Riksäpplet* var tänkt att se ut, vid sidan av flera andra modeller och ritningar. När Sheldon skickade en modell av galjonens tänkta utseende till amiralitetet, svarade Carl Gustav Wrangel att han tyckte att ”galjonen blir alltför trubbig och utan proportion”. Sheldon hänvisade då i stället till ”*modellen av hela skeppet* […] är så proportionerat som det blir när [skeppet] kommer till sin perfektion [det vill säga när det blir färdigt]” (Strussflycht till riksamiralen 1661-09-22, Skoklostersamlingen RA, min kursivering). Det förefaller mycket troligt att ”modellen av hela skeppet” är just Ö 3.

Wrangels synpunkter på galjonens form är intressanta i andra avseenden. Modellens galjon har alltså vållat en del huvudbry, eftersom dess form förefaller lite väl ålderdomlig för att ha tillkommit under 1660-talet (Glete 1990:13, Svensson 1961:98–99). Wrangel tycks ha varit mycket konservativ just när det gäller galjonernas form och förordade de långa utdragna framför de kortare mer uppböjda som blev vanliga vid den här tiden (jfr Jakobsson 1999:240–242).

Sammantaget framstår det som att modellen Ö 3 har spelat en avgörande roll som förlaga till *Riksäpplet* och att den därmed ger en ganska bra inblick i hur *Riksäpplet* såg ut. Det är således inte bara modellen i sig själv som är unik utan även det faktum att den kan kopplas till ett specifikt skepp – ett skepp som dessutom i stor utsträckning finns bevarat!

Men modellen hade knappast spelat ut sin roll efter att *Riksäpplet* färdigställts. I skriftliga källor från maj 1686 framskymtar den igen. Då begärde Sheldon den yngre, Francis John, hos amiralitetet om att få tillbaka den modell som hans far överlämnat till Karl X Gustav och som nu fanns hos den avlidne skeppsbyggmästaren Robert Turners änka (Glete 1990:15, jfr Lundgren 2000:70). Turner var verksam på Skeppsholmen i Stockholm medan Sheldon den yngre var skeppsbyggmästare i Karlskrona. Avsaknaden av ytterligare skrivelser i ärendet skvallrar om att modellen skickades söderut. Hur länge och varför den kom att vila på vinden, inlindad i flaggan, är emellertid okänt.

Vid sidan av praktmodellen Ö 3 har det funnits ytterligare ritningar, mallar och andra avbildningar av Sheldons projekterade skepp, något som inte minst brevväxlingen om galjonen skvallrar om. Dessa var sannolikt av betydligt enklare karaktär. Men eftersom skeppskonstruktioner utgjorde försvarspolitiska topphemligheter hölls de i säkert förvar. Sheldon, vars förtroende för den svenska administrationen hela tiden sviktade, höll personligen ett vakande öga över sina alster. När Sheldon slutligen helt tappade tålamodet, bland annat för att hans lön så ofta uteblev, lämnade han Sverige ”i vredesmod” som Magalotti (1912:22) uttrycker saken. I samband med detta tog han med sig ritningar, mallar och modeller.

Alla sina ritningar från tiden i Sverige fick han dock inte med sig. Underlaget till en jakt som han ritade och byggde för riksamiralen Carl Gustaf Wrangel finns bevarad på Skokloster slott. Här finns en akvarellerad ritning (LSH inventarienummer 7135) som visar hur de tänkte färgsätta grevens eleganta farkost, och en modell (fig. 5.2 och 5.3). Modellen består av en köl, stävar och ramverk för akterspegeln tillverkade av päronträ. På kölen är 27 spant tillverkade av papp nedstuckna, vilka hålls på plats av en ståltråd. Enstaka spant är tillverkade som skivor för att illustrera tvärskeppsgående skott, med utskurna dörrhål (LSH inventarienummer 6921). Till skillnad från de så kallade *navy board*-modellerna var den på Skokloster slott bevarade modellen aldrig tänkt som ett prydnadsföremål, utan som underlag för projektering och diskussion om själva bygget med uppdragsgivaren.

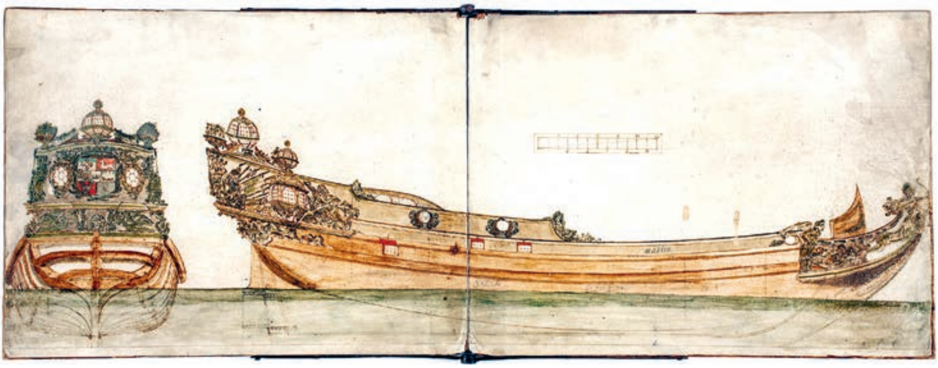


Fig. 5.2. Denna kolorerade ritning avbildar en jakt som Francis Sheldon ritade för riksamiralen Carl Gustaf Wrangel 1665. Den finns bevarad på Skoklosters slott (LSH inventarienummer 7135).



Fig. 5.3. Spantmodellen hör ihop med ritningen 5.2. Den kan tas isär så att varje spant kan studeras för sig (LSH inventarienummer 6921).

När Sheldon anlände till Sverige var sedvanan att arbeta utifrån holländskt manér. Skeppsskrovens form framställdes genom att bordläggningsplankorna sammanfogades mot varandra med hjälp av provisoriska fastspikade klampar, spanten sattes in i efterhand och skrovets form bestämdes utifrån bestick i stället för utifrån linjeritningar. När det engelska manéret introducerades i Sverige fick Sheldon övertyga varvsarbetarna att det var nödvändigt att bygga skepp i delvis omvänd ordning. I England praktiserades nämligen vad som i efterhand kommit att kallas för skelettbyggnad (Hasslöf 1970; Hocker 2004).

Skelettbyggnad innebär att spanten ställs på plats så snart kölen och stävarna fogats samman. Först därefter påbörjas arbetet med bordläggningen. Skillnaden kan vid första anblick tyckas marginell. Den stora skillnaden ligger i att skeppsbyggmästaren måste tänka och projektera annorlunda. Innan spanten kan formas och ställas på kölen måste skrovets tänkta tvärskeppsform vara känd. Det behövs ritningar som visar spantens kurvatur. Sheldon introducerade således inte bara en engelsk stil utan även användandet av spantrutor av den typ som fortfarande är i bruk.

Spantrutans princip kan liknas vid att skrovet skivas som en brödlimpa och konturerna från varje limpskiva ritas ovanpå varandra. Den äldsta i Sverige bevarade spantrutan återfinns på den ovan nämnda ritningen av Wrangels jakt (fig. 5.2), som enligt Livrustkammarens liggare är från 1665 (Svensson 1963:93). På ritningen redovisas dock endast spantruta för akterskeppet, medan modellen redovisar skrovformen för hela farkosten.

Eftersom modellen kan demonteras är det möjligt att ta ut och studera och mäta varje enskild spantmall. Att den kan plockas isär och fällas ihop till ett platt format har även underlättat transporter. Sheldon har således kunnat skicka utkastet till Carl Gustaf Wrangel för godkännande med en kurir. Underlaget för Wrangels jakt är unikt. Det finns liknande ritningar och enkla spantmodeller bevarade i England, men de är betydligt yngre (jfr Fox 2007).

Wrangel skred till verket och lät bygga en jakt efter Sheldons förslag och den sjösattes 1664 (jfr Bergman 1954:22). Modellen och ritningen ger således en intressant inblick i de visualiserande hjälpmedel som nyttjades i dialogen mellan beställare och skeppsbyggmästare under 1600-talet. Många av de ”shampluner” som skickades mellan Sheldon i Göteborg och amiralitetet i Stockholm har säkerligen varit av liknande karaktär.

Riksäpplet färdigbyggt

I juli 1663 rapporterade Strussflycht att styrbordssidans skulpturer var färdiga och att tre bildhuggare och en pojke jobbade med att färdigställa utsirningarna på babordssidan. Även om sjösättningen var utdragen och komplicerad så var Strussflycht på det hela taget nöjd med vad Sheldon och varvet hade åstadkommit: ”Ehuruväl det är något smalt på sitt andra överlopp, så blir det Likväl ett vackert skepp både innan och utan” (Strussflycht till amiralitetet 1663-07-06, RA).

Så småningom kunde *Riksäpplet* anträda resan mot huvudstaden och flottans bas vid Skeppsholmen. Vid färden från Västerhavet in mot Östersjön blev *Riksäpplet* mycket uppmärksammat, inte minst på den danska sidan av Öresund. Då det på kvällen den 22 september ankrade upp utanför Köpenhamn spanade den danske kungen och en stor del av rådet på fartyget med sina kikare. De danska amiralerna vågade sig till och med ut med roddbåt för att ta sig en närmare titt på det senaste som svenskarna åstadkommit. *Riksäpplets* kapten erbjöd de nyfikna danskarna att stiga ombord men de ursäktade sig artigt med hänvisning till den sena timmen. För att hedra de danska amiralerna avfyrades svenskt lösen med två skott ombord på *Riksäpplet*, vilket besvarades med danskt lösen om tre skott från den danska fregatten *Egernet*. Dagen därpå vågade sig dock den danske amiralen Cort Adeler ut till skeppet för att ta en närmare titt. Fredrik III ville gärna göra honom sällskap men blev avrådd (Holck 1934:198–199).

Det nya stora skeppets ankomst till Stockholm orsakade stor uppståndelse och ögonvittnen berättar att hela staden snart var på plats för att bese detta enastående flytande byggnadsverk (Lundgren 2000:11). *Riksäpplets* ankomst kan liknas vid att staden genom ett trollslag berikats med ytterligare ett gigantiskt palats. Stockholm tillfördes en stor byggnad som till råga på allt skilde sig från mängden genom att ha byggts i en dittills obekant engelsk stil.

En fråga som är relevant att ställa, men som det är svår att ge något definitivt svar på, är vem som egentligen kunde se att *Riksäpplet* byggts under ledning av en engelsk skeppsbyggmästare. I vilken utsträckning framstod *Riksäpplet* som en främmande fågel när skeppet tog plats bland de äldre, på holländskt manér uppbyggda skeppen vid Skeppsholmen? Från målningar och teckningar av 1600-talsskepp kan en skeppsentusiast ganska lätt urskilja om ett skepp är byggt i holländsk, fransk eller engelsk stil. Formen på skrovet, placeringen av masterna, kanonerna, gallerierna, skulpturerna och färgskalan är bara några av de ledtrådar som kan användas i en sådan härledning. Men självklart var det långt ifrån alla som kunde eller hade intresse av att knäcka koderna och göra en sådan bedömning.

För en jämförelse med nutida företeelser så kan framhållas att den motorintresserade ganska lätt kan peka ut vilken världsdel en bil är byggd i, den klädintresserade kan genom en flyktig blick identifiera ett par märkesjeans och den hästintresserade kan skilja en nordsvensk från en fjording. För en annan framträder samma saker kanske bara

som bil, byxa eller häst. Att skeppsbyggmästare, amiralitetsfolk och andra som kom i kontakt med skepp såg skillnad är högst sannolikt. Amiralitetet höll vakande ögon på de influenser som de fientliga varven tillgodogjorde sig. I de böcker som publicerades om skeppsbyggeri redogjordes för skillnaderna. Så redogör holländaren Nicolaes Witsen inte bara för samtida holländskt skeppsbyggeri utan även för ritningar till engelska skepp och för jämförelser mellan olika slags skepp i sin bok från 1671 (Witsen 1671:206–208). Att också Rålamb påtalade skillnaderna och särdragen i *Adelig öfning* har redan nämnts.

Långt ifrån alla släpptes över bron till Skeppsholmen. Även om den kungliga flottans närvaro i stadens offentliga rum var i högsta grad påtaglig, så kunde skeppen endast betraktas på distans. Men avstånden över vattnet är inte stora och nytillskottet bland flottans skepp kunde registreras från flera av stadens stränder och kajer.

Ungefär vid tidpunkten för *Riksäpplets* ankomst hade skeppet *Svärdet* färdigställts på Skeppsholmen. *Svärdet* byggdes under ledning av mästaren Jacob De Voss, som värvats i Amsterdam redan 1647 (Börjesson 1942:237; Wendt 1950:220). En intressant skildring av de båda skeppen återfinns i en reseberättelse skriven av en fransk kammartjänare. I samband med vistelsen i Stockholm 1663–1664 var han ombord på både *Riksäpplet* och *Svärdet*. Även om redogörelsen nedtecknades långt efter det att han kommit hem till Paris, och även om han inte beskriver mer ingående vad han egentligen såg, så sammanfattar hans vittnesmål ändå det intryck som de båda skeppen gjorde på honom (översättning i Oscarsson 2013:169–170):

> Vid den här tiden var det två skeppsbyggmästare som just hade avslutat sitt arbete med varsitt stort fartyg som skulle användas som amiralsfartyg och som kom och förevisade vad de gjort, framför det kungliga slottet och i allt folkets åsyn, för att man skulle se de, och bedöma vilket som var bäst lämpat för amiralen. Den ena av skeppsbyggarna var italienare, den andre tysk, och det ena fartyget hette Äpplet, det andra Svärdet. Båda var bestyckade med hundratjugo kanoner av grönt gjutjärn och mycket stora. De låg uppankrade framför slottet under en veckas tid och alla människor hade då tillträde och kunde gå runt och beskåda allt på dem, de liknade mest stora slott med salar och kamrar som var klädda med gyllenläder och vackert inredda. Allt på dem var beundransvärt rikt och fint, med skulpturer och förgyllningar och med det hela så

> inrättat att det var förvånansvärt att se. De var likadant utrustade vad gäller kanoner och annan utrustning.

Även om sagesmannen uppenbarligen fått de respektive skeppsbyggmästarnas nationaliteter om bakfoten så är just det faktum att han nämner deras skilda ursprung synnerligen intressant. Det är som om han snappat upp att detta på något vis haft betydelse för resultatet av deras skeppsbyggnadskonst och de färdiga skeppens utförande och egenskaper.

Diskussionerna rörande det holländska kontra det engelska manéret måste ha funnits i luften när de båda skeppen visades upp inför storögda besökare och kajflanörer. De skeppsbyggnadstekniska spörsmålen kom därmed att nå långt utanför de renodlat maritima kretsarna. Skeppen var byggnader i stadens offentliga rum och därmed ett slags allmängods. Deras utseende, stil och karaktär kunde bli föremål för allsköns synpunkter, såväl från sjöfolk och militärer som från en stor allmänhet, vilka kunde göra sig till såväl tyckare och smakpoliser som självutnämnda nautiska experter.

Även i den florentinske diplomaten Lorenzo Magalottis ofta citerade skildring av Stockholm 1674, återfinns en kommentar om den svenska flottans skepp vid Skeppsholmen. Magalotti har också snappat upp polariseringen mellan engelskt och holländskt skeppsbyggeri, som alltså var något som var uppe för allmän diskussion (översättning av Stenbock i Magalotti 1912:22–23):

> Det största skepp, som de här ha, kallas ”Svenska kronan” och det är så stort, att jag icke sett något dylikt hvarken i Holland eller England. Det är bestyckat med 120 kanoner och har de bästa proportioner. Man påstår också, att det bästa af holländsk och engelsk skeppsbyggnadskonst här förenats […]. Det bästa skeppet efter ”Kronan” är ”Svärdet” och därefter ”De sju planeterna”.

Det kanske kan upplevas som en stor besvikelse att *Riksäpplet* inte gjort avtryck i Magalottis uppskattade och ofta citerade reseskildring. Men det finns en logisk förklaring till att skeppet uteblev från hans vittnesmål – en omständighet som ingalunda befläckar *Riksäpplets* glans. Sommaren 1674, då den berömde florentinaren besökte Stockholm, användes nämligen *Riksäpplet* för ett verkligt hedersuppdrag. Under befäl av den namnkunnige amiralen Uggla, som två år senare dog på

skeppet *Svärdet*, förde *Riksäpplet* prinsessan Fredrika Amalia av Danmark tillsammans med Karl XI:s morbror, hertig Kristian Albrekt av Holstein–Gottorp, från hemlandet till Sverige för ett besök. Under sensommaren seglades de höga gästerna tillbaka med samma skepp (Stackell 1929:17–18).

Det finns anledning att dröja ytterligare något vid Magalottis uppgift om att det bästa från engelskt och holländskt skeppsbyggeri förenats i skeppet han kallar ”Svenska kronan”. Han menar givetvis skeppet *Kronan*, som precis som *Riksäpplet* byggts under ledning av Francis Sheldon. De båda skeppen borde rimligtvis bestå av en liknande blandning av såväl arkitektoniska som tekniska och hantverksmässiga innovationer, traditioner och influenser. Magalotti hade således gjorts uppmärksam på att Sheldons skepp inte var identiska med dem som byggdes i England. Även om skeppsbyggeri inte hörde till hans primära kompetensområde var de skiftande teknik- och stilinfluenserna inom det svenska skeppsbyggeriet vid denna tid något som han snappade upp och fann anledning att kommentera. För att kunna kasta ljus över hur Sheldon fick lov att anpassa sina skepp till svenska förhållanden och idéer måste jag återvända till *Riksäpplets* vrakplats på sjöbotten nedanför det lilla bulliga granitskäret Äpplet vid Dalarö.

KAPITEL 6

Vraket

Det är ingen konst att hitta till *Riksäpplets* vrakplats. Om man dyker ner vid Äppelskärets västra sida kommer man ganska snart att simma på vraket. Studier av själva vraket har länge lyst med sin frånvaro och kanske bottnar det i den utbredda uppfattningen att endast en andefattig hög av sjödränkta spillror återstår. Jämfört med *Vasa*, vars skrov återfanns intakt upp till övre däck, så framstår *Riksäpplet* onekligen som ganska trasigt. Men vid jämförelse med vraken efter exempelvis *Kronan* och *Svärdet* finns det knappast mindre bevarat av *Riksäpplets* skrov. Däremot har det länge saknats en ordentlig arkeologisk beskrivning av hur det egentligen ser ut nere på botten.

Ett första steg för att närma mig *Riksäpplet* från ett mer renodlat arkeologiskt perspektiv har därför varit att kartera och upprätta en planritning av vrakplatsen.

Vrakkarta

Det finns många olika sätt att kartera vrak. Fotomosaiker, där flera fotografier fogas samman till en större helhet, är en populär metod, inte minst sedan den digitala tekniken medfört ett till synes sömlöst resultat. I skrivande stund börjar allt fler använda sig av fotogrammetri, som resulterar i ett tredimensionellt foto som kan vridas och vändas på. Ett kameraobjektiv betraktar dock världen på ett annat sätt än det mänskliga ögat. Det skiljer inte ut vad i synfältet som är väsentligt att registrera och förmedla. Eroderade plankor, skräp, vegetation, sediment och andra totalt irrelevanta objekt, som knappast behövs för att förstå ett vrak som det skepp det en gång var, avbildas i lika hög utsträckning som betydligt viktigare fynd och skeppsdelar. Det råder knappast något tvivel om att fotomosaiker och fotogrammetrier är utmärkta medier för att kommunicera intrycket av vrakplatser. Men det är lätt att förblindas av tekniken och glömma bort att de färgskiftningar som visas på undervattensfotografierna sällan eller aldrig

motsvarar de kulörer som skeppet hade då det fortfarande flöt. De löst liggande delarna, de flammigt mörknade plankorna liksom rosten och kolonierna av havstulpaner och blåmusslor är direkt vilseledande i den arkeologiska analysprocessen. En vrakplats som *Riksäpplet*, som i stor utsträckning täcks av lösa och i sekundärt läge avsatta föremål, är svår att förstå vid en första anblick. Därför har jag valt att i stället dokumentera vrakplatsen med en ritning.

Att rita beskrivs ibland som ett sätt att aktivt se. Innan pennan sätts mot pappret måste motivet betraktas, de betydelsefulla detaljerna och formerna måste registreras av ögat och ett urval måste göras. Att rita handlar om att förmedla vissa *utvalda* delar av vad man ser. Det handlar således om att tvådimensionellt på en yta som motsvarar inte mer än en handflata presentera utvalda aspekter av en över 50 meter lång tredimensionell fornlämning.

Medan kameraobjektivet är just objektivt, i den meningen att det inte självt gör någon skillnad på vad som är relevant och inte, är skissandet en i högsta grad subjektiv dokumentationsmetod som involverar den som håller i pennan. Två arkeologer som dokumenterar samma material kommer tvivelsutan att leverera olika resultat beroende på tidigare erfarenheter och framför allt på vilka aspekter av det dokumenterade objektet som de valt att förmedla.

På en vrakplats som *Riksäpplet*, som täcks av en stor mängd lösa deformerade träbitar vilka för länge sedan förlorat sin ursprungliga form, handlar dokumentationen i stor utsträckning om att sålla, sortera och välja ut. Att se förbi eroderade pinnar, sediment, sjögräs, skräp och annat som skymmer och stör mer väsentlig arkeologisk information. Att dokumentera handlar således om att ställa frågor till lämningen, att söka efter och registrera vissa specifika delar och detaljer (se diskussion hos Sjömar 2000:71; Sjömar et al. 2000; Eriksdotter 2005:120; Johnson 2006:93–95; Eriksson 2014a:41–49).

Det går utmärkt att mäta och rita med blyertspennor på konventionell ritfilm under vattnet (fig. 6.1) (jfr Adams 2013). Ett annat sätt som visat sig vara effektivt är att filma vraket under vatten och sedan rita utifrån filmen. Materialet till min planritning har i stor utsträckning samlats in med hjälp av filmkamera. Genom att simma utmed måttband som placerats i på förhand bestämda stråk över vraket, går det att få en viss rumslig orientering i materialet. Urvalet av vad som är relevant att inkludera på planritningen kan med denna metod ske i efterhand, när fältarbetet är avslutat. Planer tecknade från video eller



Fig. 6.1. Dokumentation av *Riksäpplet* med hjälp av blyertspenna, ritskiva, tumstock och en liten filmkamera i pannan. Foto: Oskar Sander.

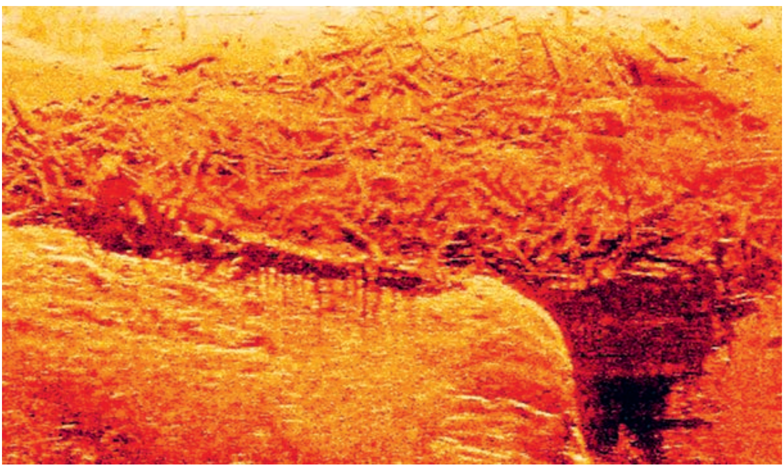
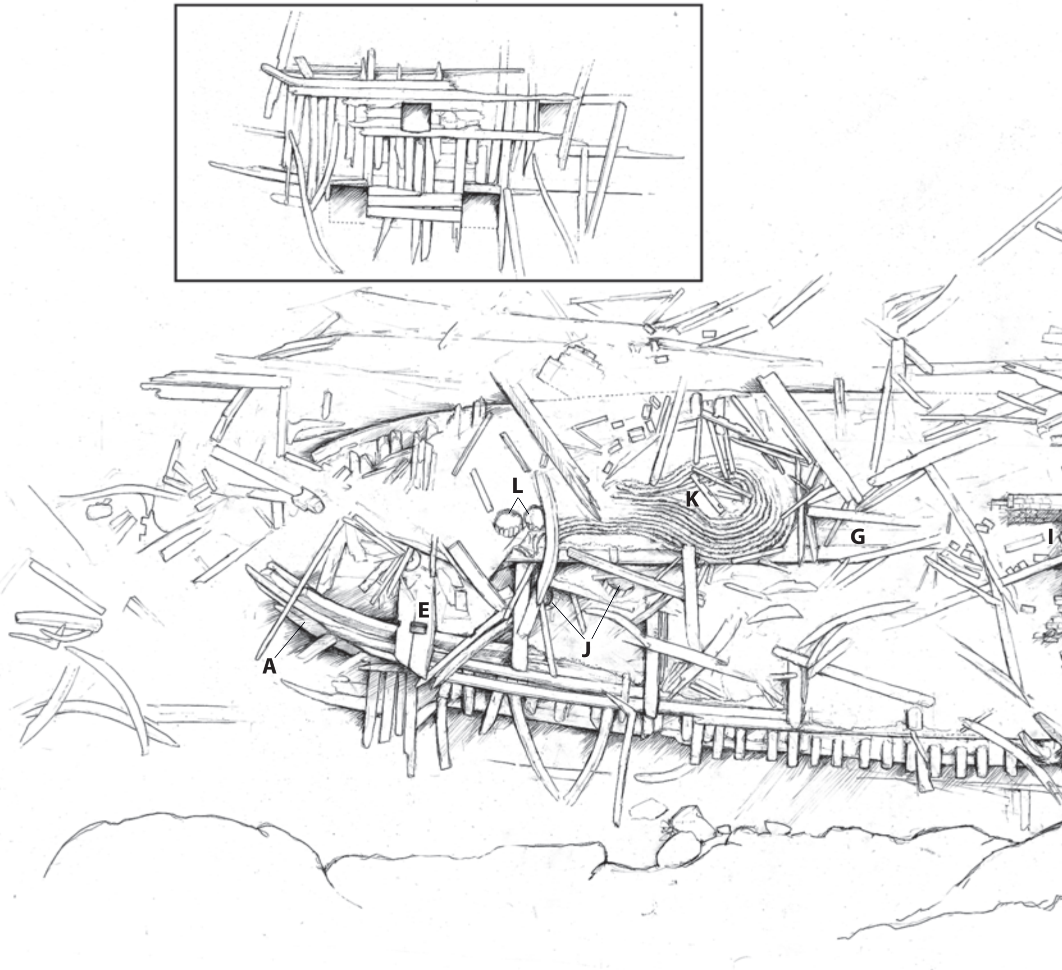


Fig. 6.2. *Side-scan sonar*-bild av vrakplatsen: Anders Näsman, dykfartyget *Viola*.

på plats under vatten kan göras förhållandevis riktiga när det gäller detaljer. Det är dock betydligt svårare att få precision i de lite större proportionerna, att avgöra om en balk är fem eller sju meter, om den ligger parallellt med eller i vinkel i förhållande till en skrovsida och liknande (se även diskussion hos Eriksson 2014a:40–51).



För att få reda på skalan, kan olika karteringar användas som underlag för den slutliga renritningen. För *Riksäpplets* del fanns en *side-scan sonar*-kartering att tillgå, en bild upprättad med hjälp av ett sidotittande ekolod (fig. 6.2). Sonarbilden ställdes till projektets förfogande av Anders Näsman som tagit den med dykfartyget *Viola*. Den skrevs ut i skala 1:30 och användes som stöd när planen ritades upp med blyertspenna på konventionell ritfilm hemma på köksbordet.

Renritning är ett tidskrävande och ibland väldigt långtråkigt arbete med mycket raderande och förnyade försök. Detta är emellertid något som vägs upp av de nya insikter och rena aha-upplevelser som

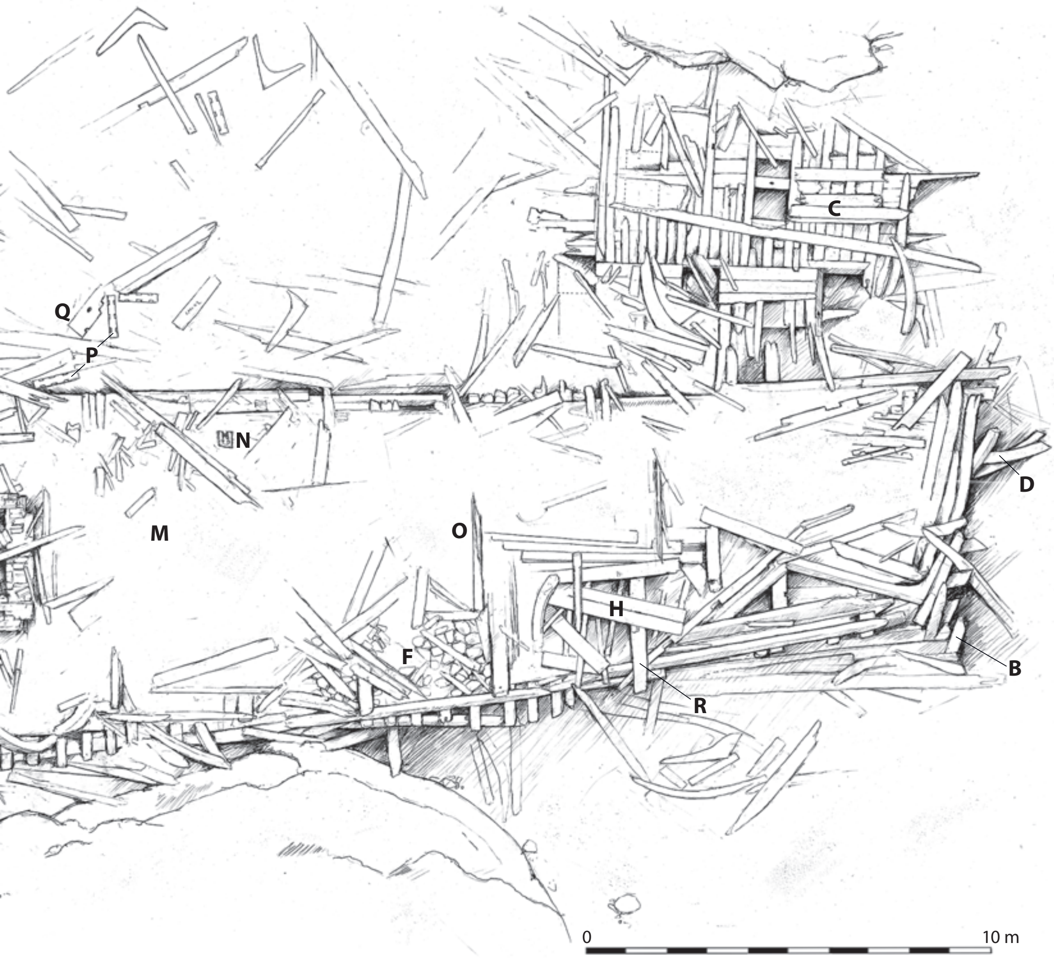


Fig. 6.3. Vrakplatsen med skeppets för till vänster i bild. Det inramade partiet uppe till vänster ligger egentligen ungefär 50 meter akter om vraket. A: förstäv, B: akterstäv, C: styrbords låring som är bevarad upp till mellersta överloppet, D: böjda bordläggningsplankor som avslöjar skeppets karaktäristiska engelska *round tuck*, E: fockmastfoten, F: barlast i form av sten, G: trossdäcket, H: rester av plattform på trossdäck, I: tegelkabyssen, J: tjärtunnor i hålskeppet, K: ankarkabel, L: tunnor på trossdäck, M: område med ved, N: pumpränna, O: pumprör, P: lösa karvlar som förstärkt däcket mellan balkarna, Q: lavettsida, R: mesanmastfot. Illustration: Niklas Eriksson.

infinner sig när man plötsligt förstår hur olika saker hänger ihop, när en bevarad däcksnivå plötsligt blir uppenbar eller när man förstår att det suttit ett fönster eller liknande på ett visst ställe. Att rita planritningar kan jämföras med arkeologiska utgrävningar, där bit för bit av gravar, hus eller andra under jorden dolda strukturer systematiskt friläggs och där olika detaljer och mörkfärgningar successivt kommer i dagen. Så småningom framträder nya, tidigare okända rumsliga och kontextuella sammanhang som arkeologen kan ta vara på i sin analys.

Min ambition har varit att göra planritningen så exakt som möjligt, men det är viktigt att komma ihåg att den inte utgör en exakt avbildning av verkligheten. Jag menar dock att precisionen är tillräckligt hög för att den ska kunna fungera som utgångspunkt för en illustration av hur mycket som finns kvar av skrovet samt för en diskussion om hur skeppet såg ut och hur det var rumsligt organiserat, det vill säga skeppets arkitektur.

Fältarbetet som legat till grund för karteringen har inte bestått av en stor kostsam fältexpedition med ett stort antal båtar, arkeologer och dykare. I stället har arbetet utgått från foto- och filmmaterial som tidigare samlats in, vilket sedan kompletterats med dykningar utförda tillsammans med entusiaster från Marinarkeologiska sällskapet (MAS) och Kungliga Tekniska högskolans dyksällskap (KTH Dyk) som har hjälpt till och bidragit på frivillig basis.

Vad finns kvar på vrakplatsen?

Sedan *Riksäpplet* hade törnat mot klippan, bordläggningen hade krossats och skrovet vattenfyllts, lade sig skeppet tillrätta med kraftig slagsida åt styrbord (fig. 6.3). Kölen är ännu bevarad i sin fulla längd och vilar mot undervattensbergets fot. I söder återfinns en stump av förstäven och i aktern en kort del av akterstäven. Skrovet lutar omkring 35 grader åt styrbord. Babordssidan bröts sönder i samband med Hofstädters och senare Libertons kanonbärgningar redan på 1600-talet och under 1860-talet finfördelades den ytterligare med dynamitens hjälp. En mindre del finns kvar och framträder likt en palissad av kraftiga spant utmed Äppelskäret.

När bröderna Olschanski påbörjade sina bärgningsarbeten rapporterade dagstidningarna att däcksnivåerna låg staplade på varandra. Men eftersom däcksbalkarna innehöll relativt få dymlings- och spikhål i förhållande till volymen trä, så bärgades de. Idag finns endast något

enstaka fragment av dessa balkar kvar på vraket (jfr *AB* 1921-09-30). Mycket av det som en dykande besökare upplever som löst bråte är så kallade karvlar, halvbalkar och däcksplankor, vilka en gång utgjort de tre överloppens beståndsdelar men nu ligger utspridda över de sammanhängande partierna av skrovet.

Riksäpplets styrbordssida är bevarad upp till nivån för det undre överloppet, det vill säga det undre batteridäcket. Längs denna nivå har skrovsidan knäckts och de övre delarna av skrovsidan har lagt sig platt mot botten. I aktern återfinns ett ganska stort sammanhängande parti med kanonportar och fönsteröppningar medan en del av bogpartiet ligger löst ett femtiotal meter akter om vraket (fig. 3.3 samt infällt parti på fig. 6.3).

Längst akterut på styrbordssidan står ett par kraftiga böjda bordläggningsplankor upp ur dyn och visar att *Riksäpplet* byggdes med så kallad *round tuck*. Det innebär att skarven mellan den nedersta delen av akterspegeln, den så kallade vattenspegeln, och skrovsidan byggdes ihop och ersattes av en rundning. Konstruktionen är karaktäristisk för engelska skepp (Laughton 1925:105–106; Landström 1980:105) och *Riksäpplet* var ett av de första som byggdes med denna eleganta konstruktion i Sverige.

Riksäpplets rum

Arkitektur beskrivs ibland som ”konsten att organisera rummet” (Markus 1992:8, även Upton 2002). Rummet som omsluts av exempelvis väggar, golv och tak är en artefakt i sig. Hur väggar, dörrar, fönster och annat placeras och dimensioneras i en byggnad påverkar möjligheterna att leva i och röra sig i byggnaden och styr på det viset mänskliga beteendemönster. Människor måste helt enkelt underkasta sig arkitekturen. Rumsarrangemang kan således aktivt användas för att styra människors beteenden. Att neka vissa grupper tillträde till olika utrymmen är att samtidigt inskränka deras handlingsutrymme. Rumsliga arrangemang i byggnader, städer och landskap avspeglar intentioner hos den kultur som skapat dem. Det är därför som rum i byggnader, stadsplaner och landskap även uppmärksammas av arkeologer (se t.ex. Tilley 1994; Delle 1998; Johnson 2002; Eriksdotter 2005).

Ombord på ett krigsfartyg tvingas ett stort antal människor att samexistera inom ett begränsat utrymme. Analys av rumsarrange-

mang ombord på skepp kan vara en ingång till förståelse av dem som byggt och använt fartyget. Skeppsvrak är därför utmärkta studieobjekt för den som är intresserad av hur människorna delade upp rummet i privata och gemensamma sfärer, vilka dagliga rutiner som utfördes gemensamt och vad som var enskilt (se t.ex. Eriksson 2013b; 2014a; 2015a).

Riktigt intressant blir analysen av byggnadens rumsliga dimension när den befolkas, när rummet ses som en inramning för brukarnas vardagliga praktiker. Hur har rummet använts för arbete, boende och måltider? Hur har olika grupper samexisterat? Rum används inte minst för att upprätthålla maktrelationer. Beroende på tid och rum kan hierarkier grunda sig på allt från kön och ståndstillhörighet till kompetens- och ansvarsområde ombord på skeppet (jfr Stadin 2009; Eriksson 2014a; Höglund 2015). Analyser av dåtida praktiker blottar normer och värderingar och kan förvåna en sentida betraktare. En besökare på Vasamuseet kanske lyfter på ögonbrynen vid åsynen av de avträden som var ämnade för besättningen, som till skillnad från de adliga befälens silverpottor i skeppets akter är placerade under bar himmel längst förut i skeppets galjon. Attityderna till såväl hygien som vad som anses privat har onekligen ändrats sedan 1620-talet, och museibesökaren hänvisas till mer avsides belägna inrättningar uppdelade utifrån biologiskt kön eller eventuella handikapp.

De kulturella skillnaderna mellan det tidigmoderna Nederländerna och det tidigmoderna England var sannolikt inte lika stora som mellan oss och 1600-talsmänniskorna, men de var ändå så stora att rummet ombord på respektive flottas fartyg organiserades på olika sätt. *Riksäpplet* är intressant i detta sammanhang eftersom det var ett av de första skeppen som byggdes på engelskt manér i Sverige, ett land vars flotta under lång tid stått under nederländsk influens. Skillnaderna mellan skrov byggda på holländskt manér och på engelskt påverkade såväl utseende som seglingsegenskaper, men även utrymmet inuti skeppet. Introduktionen av skepp med engelsk skrovform ledde till livliga diskussioner inom amiralitetet, som gärna ville organisera skeppen invändigt enligt hävdvunna principer (jfr Jakobsson 1999; 2000). *Riksäpplets* vrak ger förhållandevis klara besked: skeppet framstår som en sammansmältning av skeppsarkitektoniska influenser, inte minst avseende rumsarrangemanget.

Förhållandet åskådliggörs med ritningen av skeppet i genomskärning (se fig. 6.4). Det finns all anledning att förmoda att *Riksäpplets*

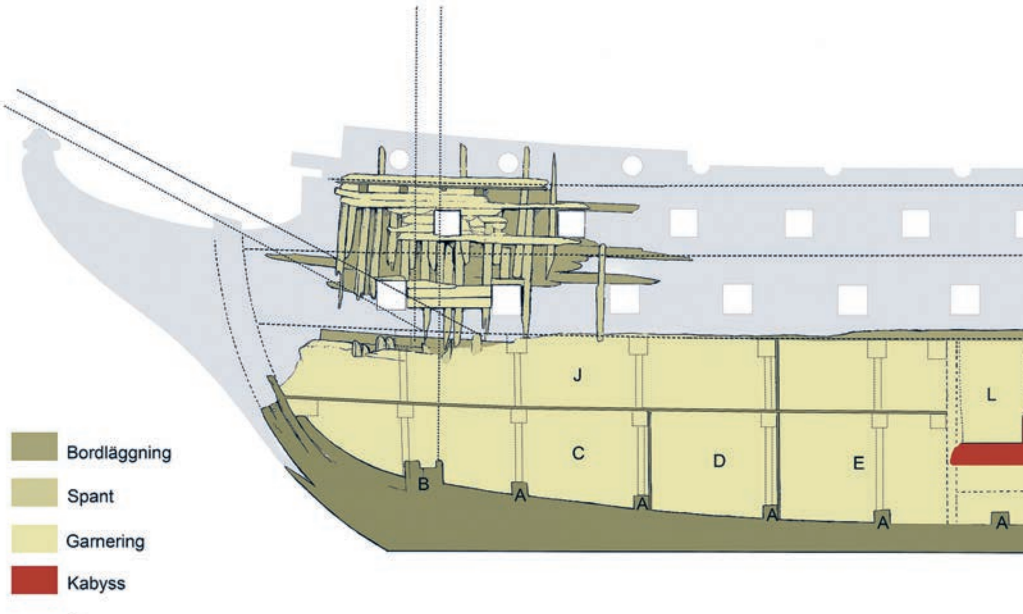
däcksarrangemang liknade modellen Ö 3 med tre fasta överlopp utan backdäck i fören. Kurvaturen på stävarna liksom kanondäckens sträckning är därför lånade från Hugo Åkermarks uppmätning av modellen Ö 3 från 1930 (SMM inventarienummer 759_1).

Hålskeppet

Längst ner i ett skepp återfinns hålskeppet, eller hålrummet som det ibland kallas. Undervattensskrovets insida är klädd med kraftiga längsgående plankor, så kallad garnering, och tvärs över dessa löper de kraftiga kattspåren som bidragit till skrovets förstärkning tvärskepps. I facken mellan kattspåren har barlasten, bestående av sten, varit placerad. På vrakplatsen är barlasten synlig i den aktre delen av skrovet. Stenen i den förliga delen avlägsnades av marinens dykare (SSHM Dnr 1891/68).

Uppskattningsvis finns omkring 40 procent av trossdäcket, som löpt ovanför hålskeppet och bildat dess tak, kvar i något så när ursprungligt läge, om än begravt under sediment och lösa skeppsdelar. Längst akterut där skrovet är väldigt smalt har skeppet saknat trossdäck. I stället bildas ett rum som är öppet från kölen och upp till undre batteridäck. Ritningar till andra skepp som förvisso är något yngre än *Riksäpplet* visar ett liknande däcksarrangemang (jfr Sutherland 1717:86, Plate V; Lavery 1981:75; 1987:152). Ett fint exempel på en sådan ritning visas i fig. 6.5. Ritningen är till ett 70-kanonersskepp och återfinns i den engelska skeppsbyggmästaren Anthony Deanes manuskript från 1670, som numera är känt under titeln *Doctrine on Naval Architecture* (jfr Lavery 1981:75; 1987:152). Modellen Ö 3 visar ett liknande arrangemang. Omedelbart för om detta aktersta rum är trossdäcket ofta uppbyggt av en lättare konstruktion, som ibland ligger något under nivån för det övriga däcket (jfr ibid., även ritningar i Sutherland 1717). Syftet har sannolikt varit att förbättra ståhöjden i utrymmet ovanför (fig. 6.4, M), vilket då kunde användas som boutrymme. Flera lösa trossdäcksplankor, vilka delvis är sammanbundna, härrör från en sådan plattform i akterskeppet.

Delar av de rumsavskiljande skotten är bevarade och rumsarrangemanget i skeppets lägsta delar kan således rekonstrueras med relativt stor säkerhet. Ritningar som visar engelska skepp i genomskärning, däribland Deanes till 70-kanonersskeppet (fig. 6.5), skvallrar om att däcksbalkarna ofta placerats ovanför kattspåren. Tyngden och påfrest-



ningarna från kanondäcken fördelades ner till trossdäcket och vidare ner i kattspåren genom stående stöttor. Själva skotten bestod av liggande brädor som spikades mot kattspår, däcksbalkar och däcksstöttor. Sedan spikarna rostat bort har brädorna lossnat och vilar nedfallna i anslutning till ursprungligt läge.

Krutdurken

När den engelske skeppsbyggmästaren Thomas Day visade upp sitt första bygge underkände amiralitetet det omedelbart på flera punkter. Bland annat var skeppets "achter Under skarpt bygdt efter Englisk Fason" (citat i Jakobsson 1999:234). Att hålskeppet var så smalt och skarpt i aktern innebar bland annat att krutkammaren fick placeras för om stormasten (jfr ibid.). Den engelske sjöhistorikern Brian Lavery (1987:144) menar att krutkammaren på större engelska skepp i allmänhet var placerad i förskeppet. Som holländaren Nicolaes Witsen (1671:90) visar i sin samtida bok om det inhemska skeppsbyggeriet, föredrog de holländska mästarna att placera krutet i aktern (se även Hoving 2012:157–158). Även det svenska amiralitetet menade att det var den rätta platsen för krutförrådet.

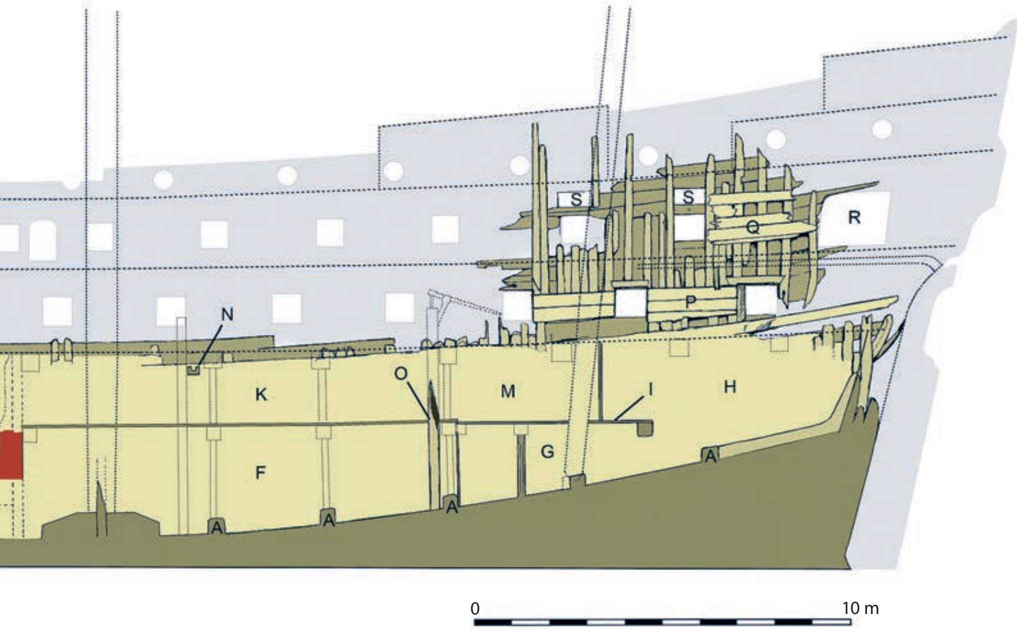


Fig. 6.4. Rekonstruerad genomskärning längdskepps. Stävarnas form liksom däckens höjd och språng följer Hugo Åkermarks uppmätning av modellen Ö 3 (SMM Inv nr ÖR 759_1). A: kattspår som är kraftiga tvärskeppsgående timmer, B: fockmastfot, C: eventuellt målarförråd, D–F: rum i hålskeppet, G: eventuellt krutkammare, H: aktre rum, I: plattform i akterskeppet, J: rum för ankarkabeln, eventuellt boutrymme, K: vedförråd, eventuellt boutrymme, L: kabyssen, skeppets kök – sannolikt bodde kocken i närheten, M: det aktre rummet på trossdäck som eventuellt utgjort boutrymme för de lägre befälen, kallades *cockpit* i engelska flottan och nyttjades som operationsutrymme och sjukstuga under strid, N: pumpränna, O: länspump, P: arkliet, Q: stora kajutan, R: öppning mot låringsgalleri, S: fönsteröppning ovan kanonport. Illustration: Niklas Eriksson.

Det finns inga belägg för att *Riksäpplet* skulle ha gett upphov till samma slags muttrande som Days skepp, men det förefaller ganska troligt. Sheldons första stora skrov var onekligen av ”Englisk Fason” och dessutom väldigt långsmalt. Trots detta placerades *Riksäpplets* krutförråd i aktern. Christer Boije berättar i samband med sin rapport från förlisningen att sedan skeppet kommit loss ”drev skeppet och de andra ankaret fälltes, dock för sent att vi drev med sidan uppå klippan och togo mest mid akter uppå låret och begynte genast vattnet skvala in i krutkammaren” (renskrift i Lundgren 2001:228). Ordalydelsen ”på

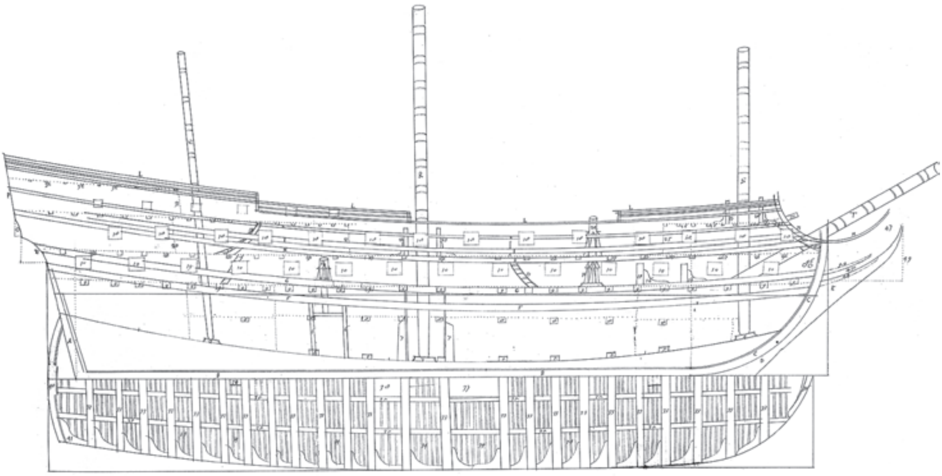


Fig. 6.5. Även om Anthony Deanes ritning av ett 70-kanonersskepp är något yngre än *Riksäpplet* så ger den en bra bild av hur däcksbalkarna placerats ovanför varandra samt hur utrymmet mellan balkarna förstärkts med så kallade halvbalkar och karvlar. (By permission of the Pepys Library, Magdalene College, Cambridge.)

låret" syftar på låringen, vilket betyder att det var den aktre hälften av skrovet som törnade mot klippan. Krutförrådet ombord på *Riksäpplet* fanns troligen i utrymmet G eller H i fig. 6.4.

Inom parentes ska sägas att från slutet av 1600-talet och senare finns uppgifter om att stora skepp hade flera krutförråd. Åke Rålamb visar en ritning av ett skepp "uthi *profil* när Masten Pompar Decker kiölswinet Stammar och Sielfwa köln är mitt igenom skuren" (fig. 6.6) med ett krutförråd i aktern samt ytterligare ett i den förliga delen (1691:26–34, Tafl. H). Den engelska skeppsbyggmästaren William Sutherlands bok i ämnet, *Britain's Glory: or, Shipbuilding Unvail'd*, avslöjar att liknande arrangemang förekom i engelska flottan, om än ett par decennier senare (jfr Sutherland 1717, fig. A).

Kronans vrakplats visar med önskvärd tydlighet att det fanns skepp i den svenska flottan där en stor mängd krut förvarades i fören. Förskeppet är nämligen i det närmaste utplånat. Det kan dock inte uteslutas att även *Kronan* hade sitt huvudsakliga krutförråd i aktern och att endast en mindre mängd förvarades i skeppets för. Ombord på *Svärdet*, som byggdes enligt holländskt manér, är däremot aktern sönderspränged.

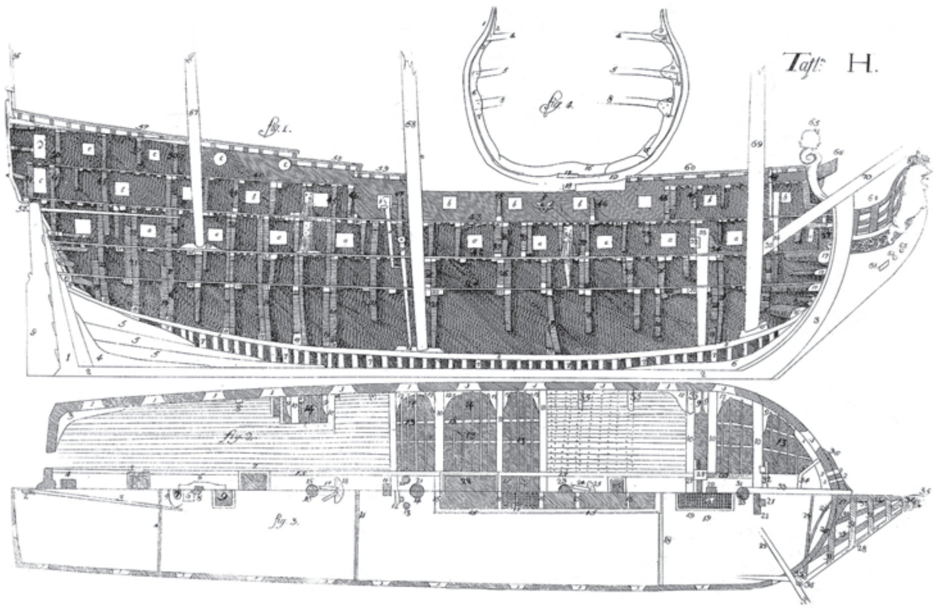


Fig. 6.6. Åke Rålambs ritning ”uthi *profil* när Masten Pompar Decker kiölswinet Stammar och Sielfwa köln är mitt igenom skuren”. Notera holländska drag som till exempel placeringen av mesanmastfoten på undre batteridäck i stället för i hålskeppet som på *Riksäpplet*. Efter Rålamb 1691, Tafl. H.

Kabyssen

Omkring 450 personer fanns ombord på *Riksäpplet* under det sista sjötåget. För att alla dessa människor skulle få den mat och dryck de behövde krävdes, förutom omfattande förråd av mat, vatten och öl, även en spis med ordentlig kapacitet. Många av de dykare som besökt *Riksäpplet* under vattnet har nämnt kabyssen. Redan Liberton, som på 1600-talet sprängde delar av skeppet, menade att det kunde finnas kanoner kvar under kabyssen (Lundgren 1997:217). Likaså var Stockholms dykeribolag ”inne i linieskeppets kokhus eller kabyss” på 1860-talet (citat i Cederlund 2012:12). Även Olschanskis dykare, som 1921 sökte efter kanoner och andra intressanta detaljer på *Riksäpplet*, fascinerades av den bastanta tegelugnen. Enligt dagstidningarna bärgades den till ytan och fördes till Kastellholmen i Stockholm. Spisen sägs ha varit uppmurad i en halvcirkel, men dessvärre saknas ytterligare beskrivningar (*ST* 1921-09-27). Hur stor del av kabyssen som



Fig. 6.7. Tegelkabyssen är till stor del intakt på vrakplatsen. På bilden syns ena sidan av kabyssen avbildad från styrbord. Notera brädbeklädnaden som delvis är bevarad. Nere i sedimenten finns fortfarande delar av trossdäcket. Foto: Mirja Arnshav.

Olschanskis fick upp ur djupet är okänt. Stora delar ligger fortfarande kvar (fig. 6.3, I och 6.7).

Det kanske mest intressanta med kabyssen på *Riksäpplet* är dess placering. Var i skrovet den bäst hörde hemma var ett spörsmål som genererade många åsikter och diskussioner och mycket huvudbry för Europas flottor. Om den placerades på något av batteridäcken stal den utrymme från såväl kanoner som manskap, vilka dessutom skulle plågas av den värme som alstrades. Risken var också att den skulle skjutas sönder i samband med strid. Om den placerades i förskeppet, vilket diskuterades inom den engelska flottan, vållade omständigheten att krutdurken var placerad nere i hålskeppets förliga del en hel del oro eftersom glöd kunde leta sig ner dit med minst sagt förödande konsekvenser (jfr Lavery 1987:195–196).

Alternativet var att placera kabyssen långt ner i skeppet, under vattenlinjen. Där var den förvisso väl skyddad från beskjutning, men till nackdelarna hör att röken letade sig ut via de övre däcksnivåerna samt att värmen fick trävirket att torka med läckande fribord som följd. Dessutom mådde de i hålskeppet förvarade matförråden bäst av att skeppets nedre delar hölls svala.

Att avgöra kabyssens placering var något av ett val mellan pest och kolera. Det engelska amiralitetet beslutade 1618 att kabyssens rätta plats var i förskeppet på batteridäck (Goodwin 1987:160; Lavery 1987:195–201). Det fanns dock de som alltjämt menade att det var bättre att ha den midskepps (t.ex. Mainwaring 1922:132). En omständighet som säkerligen bidrog till engelsmännens beslut att placera kabyssen högt upp var de engelska skeppens speciella form, med ett djupt och smalt undervattensskrov där hålskeppet var för smalt för att härbärgera en stor murad tegelspis.

Det holländska manéret erbjöd bredare utrymme i hålskeppet. Nederländska örlogsfartyg hade därför ofta kabyssen placerad nere i hålskeppet, för om stormasten (Witsen 1671:58, plansch XLII; Hoving 2012:157–158). Två holländska praktmodeller daterade till 1660–1670 samt 1698 har rökhuvar som skvallrar om att kabysserna var placerade ganska långt för ut i hålskeppet, mellan fockmasten och stormasten (jfr Hoving 2005:28, 48–51; Winter 1978). Det svenska ordet kabyss härrör från nederländskans *kombuis*. Utöver ordet anammade det svenska amiralitetet sedvanan att placera kabyssen nere i hålskeppet, fast aningen längre akterut, närmare stormasten.

I bevarad korrespondens mellan amiralitetet i Stockholm och skeppsgården i Lybeck från åren 1664–1667 framskymtar diskussioner som rör kabyssens placering. Vid nybyggen menade Amiralitetskollegiet att den rätta platsen var ”nedre i Rummet, som det befinnas på de andra Skeppen här i Flottan” (citat i Jakobsson 2000:36). Hur var det egentligen med placeringen ombord på de nyrekryterade engelska skeppsbyggmästarnas skepp?

När det gäller fregatten *Postiljonen*, som Sheldon byggde parallellt med *Riksäpplet*, diskuterades kabyssens placering i ett brev. Daniel Strussflycht skrev till amiralitetet att ”cabyssan kommer stå ett stycke akter om betingen mitt i Skeppet, som på de Engelske Fregatter brukas” (Strussflycht till riksamiralen 1662-04-28, Skoklostersamlingen, RA). Detta var alltså ett tydligt avsteg från det gängse arrangemanget inom svenska flottan vid denna tid. En fartygsmodell i Sjöhistoriska museets samlingar, som felaktigt identifierats som Sheldons *Postiljonen* men som avbildar en annan svensk fregatt från samma tid, visar att kabyssen på dessa mindre örlogsfartyg var placerad midskepps under däck (SM inventarienummer Ö 24).

Liknande diskussioner har inte påträffats i korrespondensen som rör *Riksäpplet*, men här ger å andra sidan vrakplatsen mer klara be-

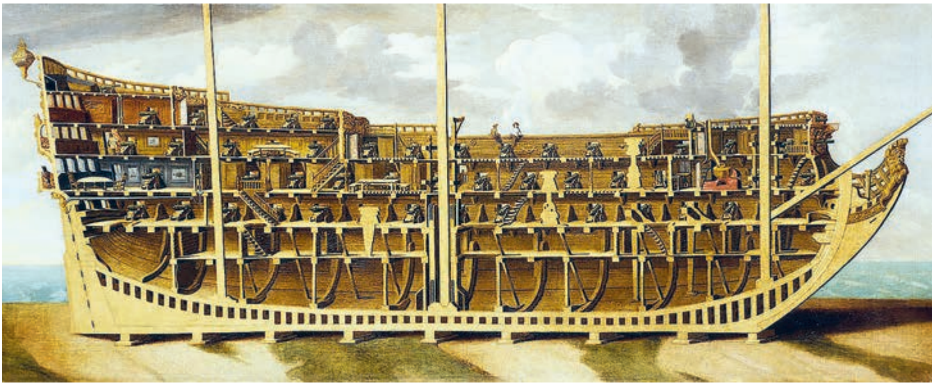


Fig. 6.8. Den engelska militäringenjören Thomas Phillips gjorde i slutet av 1600-talet ett kopparstick av ett stort krigsfartyg i genomskärning. Om han även är upphovsman till denna oljemålning, som uppenbarligen har sticket som förlaga, är inte känt. Den kolorerade versionen understryker med önskvärd tydlighet hur mycket mer påkostad interiören var i skeppets akter. (© National Maritime Museum, BHC0872.)

sked. Tegel förekommer förvisso med två koncentrationer, dels i fören, dels midskepps, vilket kan framstå som lite förvirrande eftersom båda ställena faktiskt är tänkbara platser för kabyssen. En av Olschanskis dykare menade att han hade sett två spisar på vraket (*ST* 1921-09-28). Detta är dock knappast troligt eftersom det var tillräckligt svårt att hitta placering för *en* rykande, värmealstrande, utrymmeskrävande potentiell eldspridare ombord. Förvisso förekom att manskapets och befälets matberedning separerades, något som tydligt redovisas med Sutherlands (1717:1–6, fig. A) ritningar i *Shipbuilding Unvail'd*. De båda matberedningsplatserna är dock i dessa fall placerade i direkt anslutning till varandra för att inte sprida riskerna över skeppet.

Såväl Liberton, som dök på *Riksäpplet* under 1600-talet, som Stockholms dykeribolag, som dök där 180 år senare, nämner kabyssen i singular, vilket utgör ytterligare ett indicium för att det endast har funnits en eldstad. Den ursprungliga placeringen är just för om stormasten, som på andra svenska örlogsfartyg. Eldstadens botten har befunnit sig under trossdäckets nivå, men den tycks inte ha stått direkt ovanpå kölsvinet (jfr fig. 6.3, I och 6.4, L).

Kabyssen är uppmurad i vad som kan liknas vid en stor trälåda och murverket är format efter fyra kraftiga hörnpelare som nu är försvunna. Kabyssens konstruktion och placering påminner mycket om *Vasas*, som vid bärgningen 1961 var i det närmaste helt intakt

(Cederlund 2006:371–375). Men det finns vissa skillnader. Medan *Vasas* kabyss består av ett golv och två väggar har *Riksäpplets* kabyss haft åtminstone tre murade väggar, akterut samt mot båda sidorna. Hur höga dessa väggar har varit och om kabyssen varit öppen föröver har inte kunnat fastställas.

Ett intressant jämförelseobjekt är skeppet *Svärdet*, som alltså byggdes samtidigt som *Riksäpplet*. *Svärdets* skrov är tvärt avbrutet vid stormasten, omedelbart akter om den förvånansvärt intakta kabyssen. Förutom att placeringen motsvarar *Riksäpplets* så har även *Svärdets* kabyss väggar åt åtminstone tre håll. Om den varit öppen föröver, med någon form av eldningslucka, är i skrivande stund inte känt. De i halvcirkel lagda tegelstenar som Olschanski lyfte från *Riksäpplets* vrakplats och som fördes till Kastellholmen kunde eventuellt vara valvet till en sådan eldöppning (jfr *ST* 1921-09-28). Såväl *Vasas* som *Svärdets* kabysser har slutat i nivå med undre batteridäck och det förefaller rimligt att så även varit fallet på *Riksäpplet*.

Placeringen av *Riksäpplets* kabyss är således ett tydligt avsteg från rumsarrangemanget ombord på engelska flottans skepp. Francis Sheldon fick därmed anpassa konstruktionen efter det svenska amiralitetets idéer och organisation, trots att underskrovet var djupt och smalt i enlighet med det engelska manéret. Som en parentes kan nämnas att vraket efter skeppet *Prinsessan Hedvig Sofia*, som byggdes år 1694 av Francis Sheldons son, Francis John Sheldon, visar att den gamla hävdvunna placeringen även framgent kom att praktiseras (jfr Auer & Schweitzer 2012:15–20).

Förråd i hålskeppet

Många av de föremål som genom åren bärgats från *Riksäpplet* härrör från de nedre delarna av skrovet. Det gäller bland annat riggdetaljerna, vilka varit stuvade som reservdelar i något av de förråd som återfinns på trossdäck eller i hålskeppet. Förvånansvärt mycket ligger dock orört, trots den hårdhänta hantering som vraket utstått genom åren. Till de mer iögonfallande föremålen hör tunnorna. Åtminstone den förligaste av dessa innehåller fortfarande flytande trätjära. Eventuellt har utrymmet nyttjats som målarförråd (fig. 6.4, C). Sjöhistoriska museet och marinen bärgade en tjärtunna från vraket redan 1955, men det framgår inte var i vraket denna påträffades (Hamilton 1957:178).

De övriga tydligt urskiljbara rummen i hålskeppet har sannolikt nyttjats som vatten- och matförråd samt för förvaring av tågvirke och

annan extra utrustning. En systematisk arkeologisk utgrävning skulle säkerligen avslöja hur utrymmena var organiserade samt upplysa om i vilken utsträckning några av de 450 personerna ombord var hänvisade till att bo i detta mörka, fuktiga, mögliga och dåligt ventilerade utrymme långt nere i skeppets inre.

Trossdäcket

Ovanför hålskeppet finns alltså trossdäcket. Som namnet indikerar användes däcksnivån som förråd och förvaring för skeppets egen utrustning men även som sovplats för delar av besättningen.

Flera tvärskeppsgående skott (mellanväggar) som delat in utrymmet i åtminstone tre olika rum kan urskiljas på trossdäcket (fig. 6.4, J, L och K). Den kanske mest iögonfallande detaljen på trossdäcket är den gigantiska ankarkabeln som fortfarande ligger prydligt ihoprullad på däcket (fig. 6.3, K och 6.9). Den återfinns utmed styrbordssidan och en motsvarande har säkerligen varit kvajlad utmed babordssidan. De gångspel som användes för att bärga ankarna var placerade på det undre batteridäcket (undre överloppet) och ankarkabeln togs in i skeppet via öppningar i skeppets för, de så kallade klyshålen, och vidare ner till trossdäcket via en lucka i däcket. En svindlande tanke är att skeppet kanske inte alls hade legat här på botten om denna ankartross varit i bruk (fig. 6.9).

Andra skrymmande objekt på trossdäcket är ved. Vedförrådet var placerat akter om kabyssen och stormasten (fig. 6.3, M och 6.4, K). Vedtravarna har spritts ut över det som återstår av styrbordssidan och bottenskrovet men på enstaka ställen går det att urskilja att veden ursprungligen varit prydligt staplad.

Flera hundra personer krävdes för att göra *Riksäpplet* till ett fullt fungerande örlogsfartyg. För att dessa människor skulle samspela fanns en utarbetad befälsordning med vilken de ombordvarande delades upp i olika kategorier med särskilda funktioner och ansvarsområden. Under det fåtal veckor som *Riksäpplet* faktiskt var under segel bodde merparten av manskapet mellan kanonerna på de täckta batteridäcken, det undre och det mellersta överloppet, medan högre befäl bodde längre akterut.

Även lägre befäl och personer som tilldelats särskilt ansvar särskildes rent rumsligt från de övriga på kanondäcken. Dessa personer kunde inhysas på trossdäck. Det kan vid första anblick tyckas som ett nedköp



Fig. 6.9. Vy över *Riksäpplets* ankarkabel som fortfarande ligger prydligt ihoprullad på trossdäck. Foto: Mirja Arnshav.

att vara hänvisad till de lägre nivåerna i skeppet, eftersom de riktigt exklusiva delarna av skeppet fanns högre upp och längre akterut. Utplaceringen ska dock förstås som en social hierarkisk distansering som tagit sig ett rumsligt uttryck. Kocken och timmermannen inhystes i anslutning till sina ansvarsområden. Som påpekats av historikern AnnaSara Hammar var indelningen av det begränsade rummet ombord en del av disciplineringen. Medan högre befäl förfogade över tillträdet till kajutan var det endast kocken som hade tillträde till kabyssen och enkom proviantmästaren och hans underlydande som hade tillträde till proviantmagasinen (Hammar 2014:177).

I engelska flottans skepp bodde kocken i ett rum i direkt anslutning till kabyssen (Sutherland 1717:4). Eftersom de engelska skeppen hade kabyssen placerad högre upp i skeppets för så återfanns kockens boutrymme i denna del av skeppet. Det finns således all anledning att misstänka att *Riksäpplets* kock hade sin hemvist på trossdäck. Varför inte i utrymmet precis för om *Riksäpplets* kabyss?

Det är relativt tunnsått med källor som beskriver innandömet på stora örlogsfartyg i detalj. Men det finns vissa ledtrådar. På Rålambs ritning av ett örlogsskepp (fig. 6.6) syns att i undre batteridäcket, som löper ovanför trossdäcket, finns ”Luckan neder uti Högbåtsmans Kammaren eller Krut Kammaren” (1691:31, Tafl. H, fig. 2, nr 29).

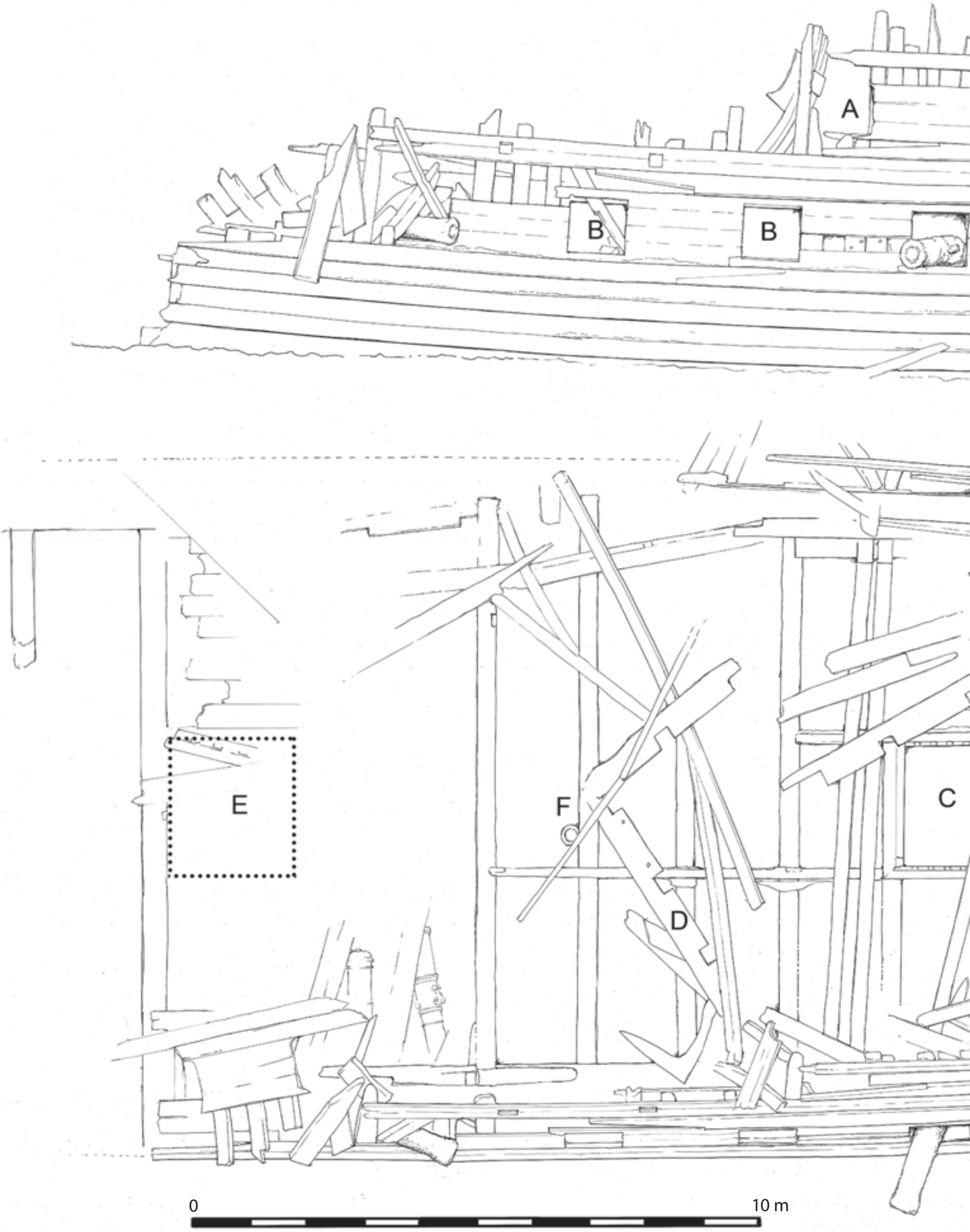
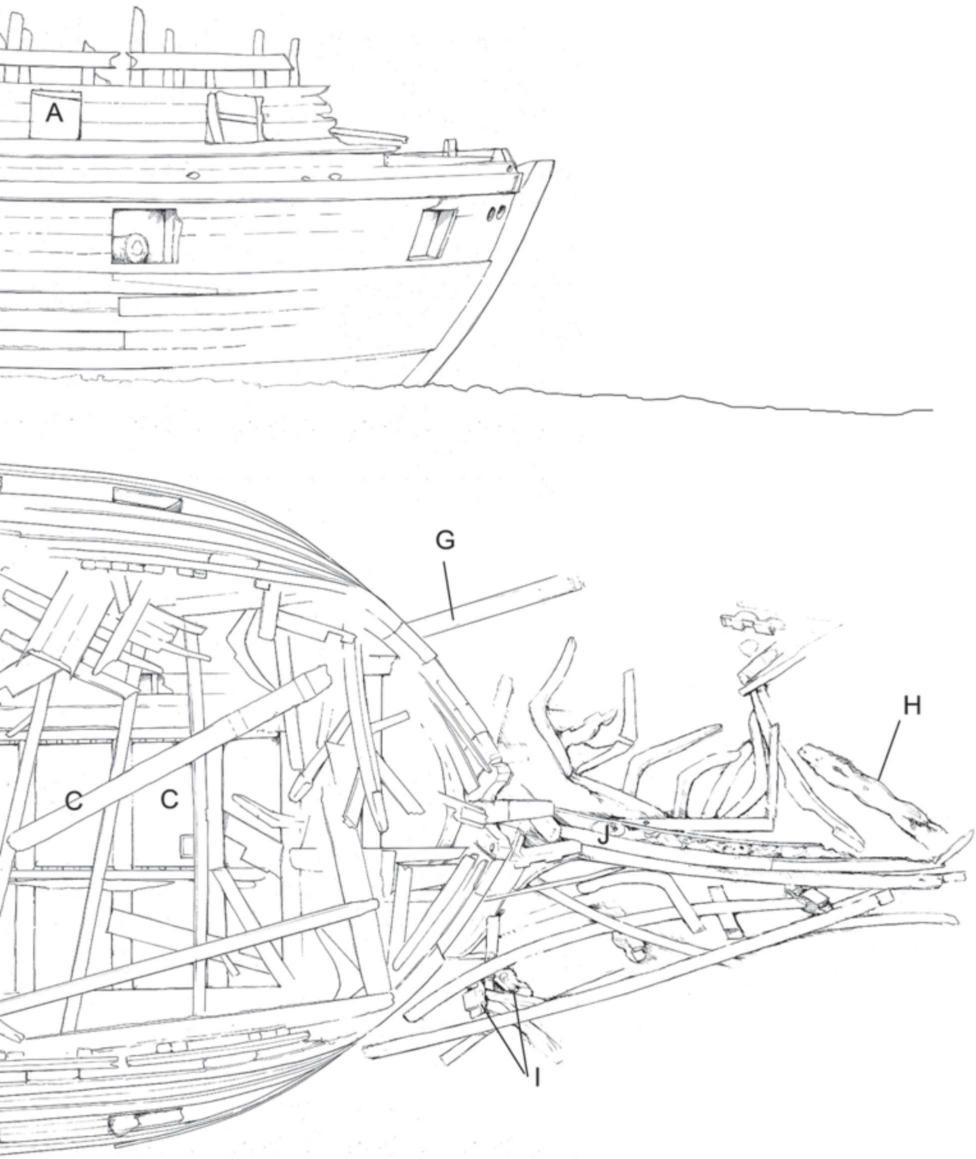


Fig. 6.10. *Svärdets* minst sagt skamfilade skrov visar tydliga spår av den våldsamma strid som sänkte skeppet. Akterskeppet är helt bortsprängt och galjonen ligger nedfallen på botten. A: portar på övre överloppet, B: portar på undre överloppet,



C: plats för gretingar eller trall som släppte igenom luft, D: balkvägare från övre däck, E: kabyssen, F: länspump, G: kranbalk för att lyfta ankare, H: galjonslejon, I: lösa skulpturer, J: galjonsfris. Illustration: Niklas Eriksson.

Högbåtsmannen var den lägste bland befälen (se Glete 2010:610). Det är därför inte så konstigt att vi hittar denna persons tillhåll ombord långt ner och långt förut. Generellt sett gäller att ju längre akterut och ju högre upp i skrovet som en person håller till, desto högre är också personens sociala status. William Sutherland (1717:4) återger en liknande placering för ”Apartments for Boatswain's and Carpenters Stores”.

Motsvarande utrymme på *Riksäpplet* är den förliga delen av trossdäcket (fig. 6.4, J) och då troligtvis för om den hoprullade ankarkabeln. I det området har ett antal tunnor med okänt innehåll observerats, (fig. 6.3, L). Det var inte alls ovanligt att personliga tillhörigheter förvarades i tunnor, som alltså fyllde samma funktion som personliga sjömanskistor. Sådana tunnorna fanns på *Vasa*, och förmodligen skulle innehållet i tunnorna från *Riksäpplet* ge närmare upplysning om hur denna del av trossdäcket har använts (jfr Cederlund 2006:380–400; Rathcliffe 2012).

Merparten av dem som inkvarterades på trossdäcket höll dock till i utrymmet akter om stormasten och vedförrådet, där takhöjden var lite mer tilltagen tack vare den försänkta durken (fig. 6.4, M). I engelska flottan kallades detta utrymme för *cockpit*. Enligt Brian Lavery nyttjades mitten av detta utrymme som sovplats för de lägsta officerarna och under sjöslag fungerade rummet som operationskammare för sårade. Utmed sidorna fanns ytterligare hytter för bland annat läkaren (Lavery 1987:194–195). Motsvarande utrymme på *Kronan* har tolkats som kvästlaven, där de sårade – kvästa – personerna förvarades (jfr Einarsson 2016:189). Kanske har utrymmet ombord på *Riksäpplet* fyllt en liknande funktion?

Pumpar

Alla skepp läcker. Ett stort skrov som *Riksäpplet* var utrustat med flera länspumpar för att avlägsna det vatten som letat sig in i skeppet från ovan i form av regn eller underifrån genom läckor i skrovet. På engelska örlogsskepp hade pumpar av kedjekonstruktion använts sedan slutet av 1500-talet. Under följande sekel kom de att dominera på de stora skeppen. Kedjepumpar är till sin konstruktion tämligen ineffektiva och dessutom ganska bräckliga och sårbara. Till deras förtjänster hör att de drevs med en vev, vilket innebar att flera personer samtidigt kunde hjälpas åt att pumpa vatten ur skeppet. Den begränsade pumpeffekten hos kedjepumpen kunde således kompenseras med att veven helt enkelt förlängdes så att ett större antal starka armar kunde

veva samtidigt. För om det var något som det fanns gott om på ett örlogsfartyg så var det människor. Att kedjepumparna inte var särskilt tillförlitliga kompenserades också med flera pumpar. På de engelska skeppen var dessa placerade i ett område runt stormasten som kallades *the well*, brunnen (se genomgång hos Lavery 1987:66–74; Goodwin 1987:138–144; Oertling 1996).

Alternativet till kedjepumpen var sugpumpen, som manövrerades med hävarm och som därför endast gav plats åt ett begränsat antal pumpande personer. Det var denna typ som var vanlig i den svenska flottan och det är sådana som påträffats på vraket. Christer Boije nämner i sitt vittnesmål från förlisningen att efter att bordläggningen krossades och vattnet rusade in ”pumpades med 4 st pumpar och vattnet tog allt mer och mer överhanden att skeppet begynte först sjunka fram uti om styrbord” (efter renskrift i Lundgren 2001:229).

Det finns tydliga lämningar efter dessa pumpar på vraket, dels ett pumprör i form av en urborrad trädstam i skeppets aktre del (fig. 6.3, O och 6.4, O), dels ett urborrat trästycke i styrbordssidan genom vilket det uppsugna vattnet från ytterligare en pump lämnat skeppet (fig. 6.3, N och 6.4, N). Utöver det bevarade pumpröret har inte mindre än tre så kallade pumpkannor, vilka fungerat som sugpumpens backventiler, påträffats lösa och bärgats från vraket. Ombord på vraket efter det samtida skeppet *Svärdet* har ett rör efter en sugpump observerats i förskeppet (positionen framgår av fig. 6.10). Delar av sugpumpar har även påträffats på *Kronans* vrakplats.

Artilleriet

Från omkring 1500-talets mitt och ungefär 300 år framöver var mynningsladdade kanoner, placerade i portar utmed skrovets sidor, krigsfartygens huvudsakliga beväpning. Åke Rålambs klargörande plansch illustrerar detta (fig. 6.11). I den ”Adeliga öfningen” ingick nämligen elementära kunskaper i hur en dylik pjäs fungerar.

Eldröret placerades i en fyrhjulig lavett av trä och dess elevation – alltså dess riktning i höjdled – justerades med hjälp av riktkilar som sköts in under dess bakstycke. I sidled riktades eldröret genom att det i sin helhet baxades med spakar och spett. Krutet, som alltså förvarades i krutkammaren nere i hålskeppet, portionerades ut i påsar, så kallade karduser, och bars upp till kanonerna i särskilda svarvade träbehållare. Krutkarduserna skickades in i kanonens lopp via mynningen med

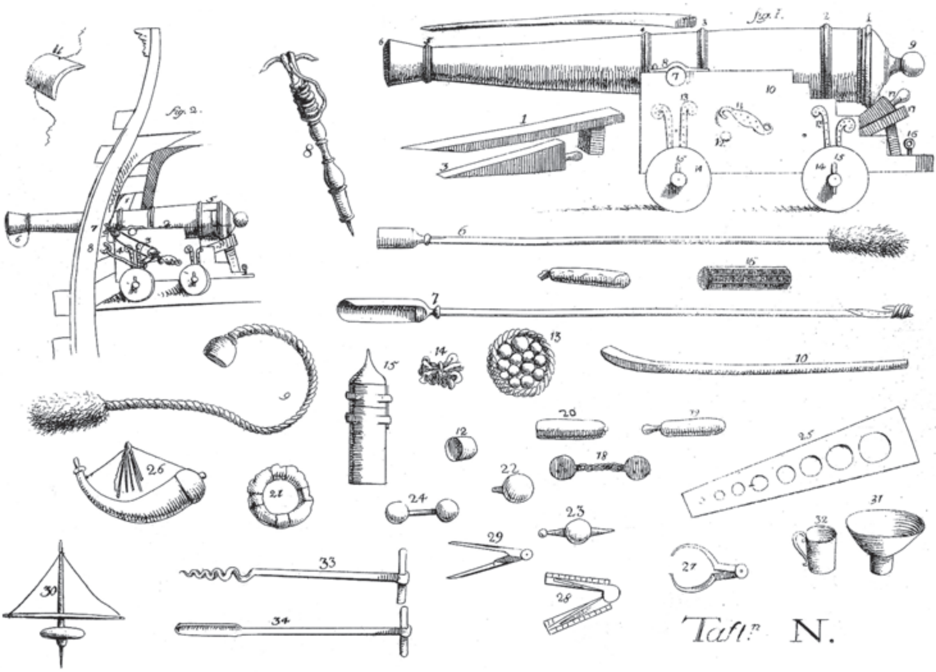


Fig. 6.11. Åke Rålambs illustration N som visar en ”Constapels behörige redskaper”. Den förklarande texten lyder ”*Fig*. I. Ett stycke med beslag och kallas *Rampert*. *N:o* 1. Bedda, 2. Koofoot, 3. Stellkill (riktikil), 4. Krass, 5. Wijskarn, 6. Försättare, 7. Ladsköffel, 8. Luntståck, 9. 10. Handspijk, 11. Capell eller Bly,12. Skroot Propp, 13. Tog Krass för Kulor, 14. Förladning, 15. Kokor, 16. Ett Skrootfoder, 17. Een Skrotsäck,18. Kädie Kula, 19. *Cardus Patron*, 20. *Cardusa* Sydd, 21. Bek Krans, 22. *Granat*, 23. Spess Kula, 24. Stång kula, 25. Kulmått, 26. Krut, 27. *Crum Circel*, 28. Een tumståck, 29. *Circel*, 30. Renspel, 31. Tratt, 32. Ett Mått, 33. Bår til Fånghålet, 34. Een bår *Dito*. *Fig*. 2. Wijsar huru Stycket står till bols med sina talior. *N:o* 1. Är Porten, 2. Löparn af talian som belägges om, 3. Sielfwa Talian, 4. Bläck, 5. *Cabel*, 6. *Cabel*. *Garn* till *Propper*, 7. Hack bult tll Talien och går twärt igenom som klinckas uthan till, 8. Ringbulten som går igenom sedan till backen.” Efter Rålamb 1691:52.

hjälp av en särskild krutskyffel. Därefter stoppades själva projektilen in samt ytterligare en förladdning som packades samman inne i kanonens lopp med hjälp av en stång försedd med en kolv längst ut i änden, en så kallad ansättare.

Kanonen avfyrades genom att en mindre krutladdning antändes i fängpannan. När skottet small rullade kanonen in i skeppet och dess fart bromsades av ett kraftigt rep som var fäst i skeppets sida

och i hål på vardera sidan om lavetten. Innan kanonen kunde laddas om behövde den rensas och kylas ner vilket skedde med hjälp av en viskare, ett slags borste som var försedd med ett skaft av antingen trä eller styvt tågvirke.

Merparten av de omkring 450 personer som fanns ombord på *Riksäpplet* skulle inte sköta segel och rigg utan hantera kanonerna. Enligt skeppsbyggmästaren Thomas Rajalins *Underrättelse om en Inventarie constapels gïöremål och plikter under påstående Siö-resor*, som trycktes 1741, krävde en 24-pundig kanon sju eller åtta man medan en 12-pundig krävde fem till sex man och en 3-pundig fyra man (1741:16). Även om varje kanon till såväl utförande som funktion var den andra lik, så varierade storleken och framför allt tyngden markant. De stora tunga pjäserna fick av stabilitetsskäl placeras på undre batteridäck, medan de övre delarna av skrovet bestyckades med mindre och lättare pjäser.

Som påtalats tidigare saknas pålitliga uppgifter om hur många kanoner som fanns ombord på *Riksäpplet*, men bronskanonerna bärgades efter förlisningen. De gjutjärnskanoner som inte intresserade 1600-talets kanonfiskare fick ligga kvar, men har lyfts senare. Ett antal lavetter har lyfts från vraket och de har härbärgerat bland annat sådana bronskanoner som bröderna Olschanski lyfte från *Riksnyckeln* och som inledde deras vrakfeber.

Kanonerna användes inte primärt för att sänka fientliga skepp utan för att få fienden att ge upp. En lång rad specialprojektiler utvecklades och fynd från *Riksäpplet* kan användas för att belysa detta (fig. 6.12). ”De funna projektilerna erbjuda en provkarta på nära nog alla de typer som begagnades under senare hälften av 1600-talet”, förklarar Lenny Stackell i en tidningsintervju (*ST* 1921-09-15). Efter att ha sårat, dödat och demoraliserat motståndarna kunde man erövra deras skepp.

För att såra den fientliga besättningen besköts skrovet med rundkulor. En nyligen genomförd provskjutning med en kopia av en av *Vasas* 24-pundskanoner har visat att det utan vidare går att genomborra en kraftigt upptimrad skeppssida av ek med en sådan pjäs. På utsidan framträder träffen som ett prydligt stansat cirkelrunt hål, medan insidan är kraftigt splittrad och sargad. De som under strid befann sig på batteridäcken riskerade inte bara att lemlästas eller krossas av rundkulor som brakade rakt genom skeppet. Farligast var de vassa ekflisorna som yrde i luften och kunde skära och spetsa besättningen (Hocker, under utgivning).

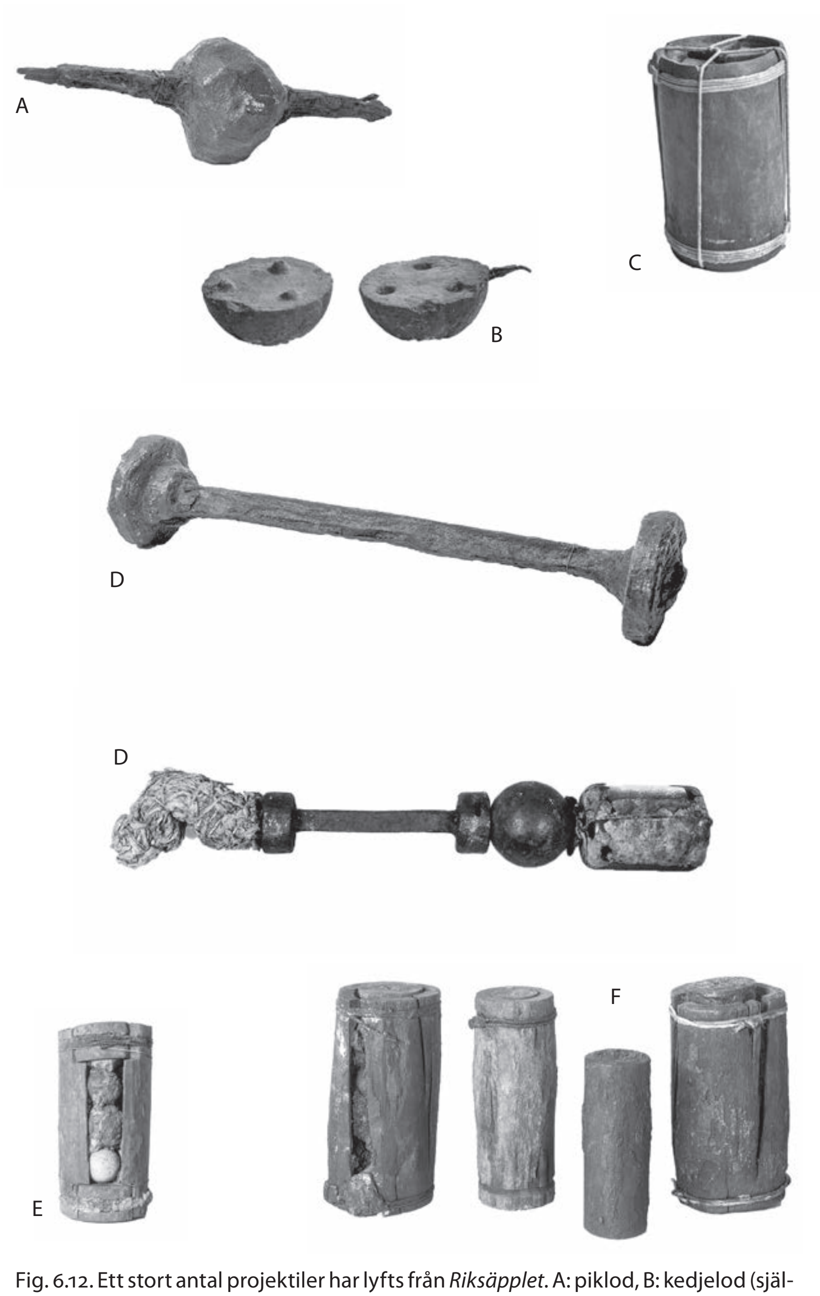


Fig. 6.12. Ett stort antal projektiler har lyfts från *Riksäpplet*. A: piklod, B: kedjelod (själva kedjan bortrostad), C: kartesch, D: stånglod, D: komplett laddning med ”dubbelt skarpt”, E: kulskrå, F: olika kartescher. Foto: SMM.



Fig. 6.13. Skotthålsproppar består av koniska trästycken som användes för att täta skrovet efter fientlig beskjutning. De bankades helt enkelt in i kulhålen med spetsen först. Ett stort antal proppar i olika kalibrar har lyfts från *Riksäpplet*. Proppen på bilden är 57 centimeter lång och har en diameter på 13,6 centimeter. Sjöhistoriska museets inventarienummer 24460.

Vraket efter *Svärdet*, som besköts under en och en halv timme innan hon slutligen fattade eld och sprang i luften, visar tydligt hur skrovsidorna genomborrats av kanonkulor. För att hjälpligt täta kulhålen användes så kallade skotthålsproppar, ett slags koniska träpluggar vilka bankades in i hålen (fig. 6.13).

En variant av rundkulan var de så kallade pikloden, vilka var rundkulor som försetts med en ingjuten genomgående spetsad järnten. För att inte piken eller tenen skulle skada kanonloppet vid avfyrning gjordes speciella distanser som kallades styrträn. Redlösa och manöverodugliga skepp var lätta byten. Därför utvecklades kedjelod, där kulan delats i två och förbundits med länkar. När de avfyrades så roterade de i luften och slet sönder segel och tågvirke. En enklare variant var stångloden, där de båda halvorna förbundits med en stång.

Uppdelningen av projektiler i sådana som utvecklats för att beskjuta rigg och sådana som utvecklats för att skjuta skrov kan förefalla logisk. Verkligheten är dock nästan alltid mer komplicerad än så. När marinen lyfte en 18-pundskanon från *Riksäpplet* på 1950-talet visade den sig vara laddad med en krutkardus, förladdning av tjärat tågvirke samt både en rundkula och ett stånglod (fig. 6.12, D och 6.14). Kanonen var således laddad med ”dubbelt skarpt” (Hamilton 1957:172–173). Förmodligen hade kanonen förblivit laddad sedan slaget vid Öland. Liknande laddningar med dubbla projektiler har påträffats i loppet på de kanoner som sedan 1980-talet har lyfts från regalskeppet *Kronan*.

Särskilda projektiler utvecklade för att skada och döda människor på däck fanns i många olika varianter. Framför allt rörde det sig om så kallade kartescher som fylldes med ett antal mindre kulor eller



Fig. 6.14. Den 18-pundiga gjutjärnskanonen som bärgades av Marinen. Foto: Sjöhistoriska museet.

med stenkross, flintbitar och liknande hårda och vassa föremål. När de nådde fiendens skepp splittrades de och skar ordentliga köttsår i dem som stod i deras väg.

Flera varianter av kartescher har bärgats från *Riksäpplet*, dels öppna kulskrån uppbyggda av två runda träskivor sammanbundna med tre stavar som omslutit de gjutna järnkulorna, dels svarvade träcylindrar fyllda med skrot. I de senare har särskilda triangulära gjutna järnklumpar påträffats vilka virvlat i oberäkneliga banor när de studsat omkring ombord på skeppen.

Kastade projektiler

Även om 1600-talets örlogsfartyg var utrustade med ett stort antal kanoner som kunde avfyras på avstånd från fienden, så kom stridens slutliga avgörande ofta att ske genom att skeppen lade sig tätt intill, bordades och striden avgjordes man mot man. För närstriden utvecklades olika anordningar som kastades för hand. På Rålambs plansch

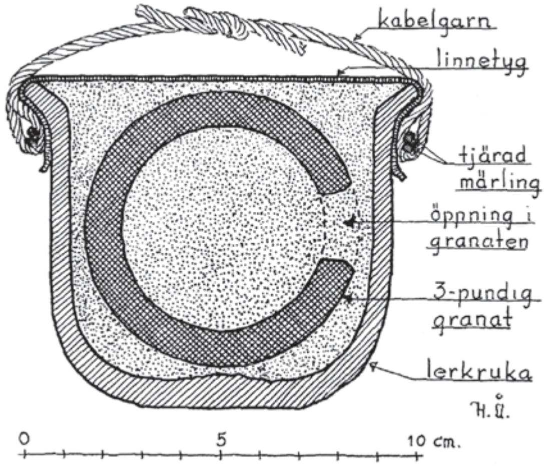


Fig. 6.15. Principskiss av pottgranaten som bärgats från *Riksäpplet*. Efter Hamilton 1957:175.

återfinns till exempel en beckkrans, gjord av tjärat tågvirke, som antändes innan den slungades iväg.

En så kallad pottgranat (se genomgång hos Grundell 1705:234) bärgades av marinen (fig. 6.15). Den ser ut som en ordinär blomkruka förutom att den saknar hål i botten. I krukan återfanns en ihålig gjutjärnskula med en öppning i. Såväl kruka som kula var fyllda med krut och ”förkappade” genom ett lock av linnetyg, som hölls på plats med hjälp av tjärad märling. Tvärs över locket satt ett handtag av snöre för att man skulle kunna bära och langa iväg granaten. Pottgranaten antändes genom att en lunta, som fästs på krukans utsida, antändes innan den kastades iväg. Vid nedslaget krossades krukan och granaten briserade (jfr Hamilton 1957:174–175). Detta var ett väldigt frekvent använt vapen inom flottan. År 1630 saknades exempelvis pottgranater och det beslutades att 10 000 ”tegelpottar” måste köpas in (se Alm 1954:24).

Det understa överloppet och arkliet

På sjöbottnen vilar alltså *Riksäpplets* styrbordssida intakt upp till det understa överloppet, däcksnivån där de största och tyngsta kanonerna stod. På vrakplatsen kommer stumpar av de balkar som burit upp däcket upp ur bråten och dyn. Som förstärkning mellan balkarna fanns

ett regelverk bestående av karvlar och halvbalkar, vilka har påträffats lösa på vrakplatsen i mängd (se t.ex. fig. 6.3, P). I anslutning till dessa ligger även en isärfallen lavett (fig. 6.3, Q).

I dokumentet med den planerade bestyckningen från 1675 anges att 26 kanoner ska ställas på det understa överloppet. Enligt Jan Glete gjordes planerna utifrån antalet portar som skeppet hade utmed skrovets sidor, de så kallade bredsidesportarna (jfr Glete 2002:5). I så fall skulle *Riksäpplet* ha haft tretton portar utmed sidan på det understa överloppet. Utöver dessa fanns det portar som pekade rakt akterut. Modellen Ö 3 har fyra portar med denna placering och det förefaller rimligt att även *Riksäpplet* hade det. De tre aktersta bredsidesportarna är helt eller delvis bevarade (jfr fig. 6.3, C) och i det löst liggande bogpartiet återfinns de två förligaste (se infällt parti på fig. 6.3). Det understa och mellersta överloppen rymde inte bara kanoner utan var också boutrymme för merparten av de 450 personer som fanns ombord. De sov således direkt intill kanonerna.

Arkli är en äldre benämning på vapenförråd, såväl till lands som till sjöss (se artikel i *SAOB*, uppslagord arkli), och ombord på skepp återfanns arkliet vanligtvis längst akterut på det understa batteridäcket (fig. 6.4, P).

> Archelie är et afstängt rum på andra däck där roderpinnen vandrar. Där hafva Artillerie Officerare och Constaplar sina hyttor, men på skottet hänga kruthorn, kokerskor (*dvs. koger till förvarande af laddningar*) ock flere persedler (Dalman 1765:3).

Där förvarades handvapen såsom pistoler, musköter, svärd, bomber, handgranater och annat (se diskussion i Höglund 2015:183–204). Kanske rotades den tidigare omtalade pottgranaten fram ur dyn i *Riksäpplets* arkli. Tillgängligheten till detta utrymme begränsades, helt enkelt för att undvika att manskapet plötsligt beväpnade sig och brukade vapen i de konflikter som tidvis uppstod ombord. De personer som erbjöds tillträde till arkliet hade befälet ett särskilt förtroende för. Följaktligen var just underofficerare inkvarterade i detta utrymme.

I den nederländska flottan kallades arkliet *Konstapels Kamer,* konstaplarnas rum (Witsen 1671:178). De tre portarna från undre batteridäck skvallrar således om att det var lika tätt mellan kanonerna i arkliet som längre föröver.

Det mellersta överloppet

Att takhöjden på det mellersta överloppet var i minsta laget var en av de få anmärkningar som amirallöjtnanten Daniel Strussflycht hade på *Riksäpplet* (RA, Strussflycht till amiralitetet 1663-07-06). Mot fören avslutades utrymmet på mellersta överloppet av ett tvärskeppsgående skott. En eller flera dörrar i denna vägg ledde ut mot galjonen. I den del som brutits från styrbords bog (infälld i fig. 6.3) finns en intressant ledtråd till hur detta skott var utformat. Det består av ett liggande knä, ett L-format timmer, som förenat skottet med skrovsidan. Knäets vinkel är väldigt flack vilket innebär att skottet mellan galjonen och övre batteridäck haft en elegant svängd form betraktat ovanifrån.

Det svängda skottet ut mot galjonen är ett lite udda drag även om det dyker upp på flera skepp under 1600-talet. På Rålambs ritning (fig. 6.6) visas två olika skott mot galjonen. Dels ett rakt skott, dels ett ”skot effter det Ängelska maneret som löper mit uti på Bogsprötet” (Rålamb 1691:32). Det konvexa skottet var således något som Rålamb förknippade med engelskt skeppsbyggeri. Det ska dock påpekas att merparten av de engelska skepp som byggdes under Rålambs livstid hade plana skott ut mot galjonen. *Riksäpplets* svängda skott liknar skotten på modellen Ö 3 och det förefaller således troligt att också skottet ut mot galjonen varit utformat ungefär som på modellen (fig. 6.16).

Den förligaste kanonporten på mellersta överloppet sitter förhållandevis långt akterut, förmodligen för att ge rum åt en kanon som skulle peka mer eller mindre rakt föröver genom en port i skottet mot galjonen. När det gäller portar akterut ger vraket inga besked men såväl *Kronan* på Møinichens målning, som *London* på de välgjorda avbildningarna, och även modellen Ö 3, har två runda portar i akterspegeln på övre batteridäck. Utöver dessa återfinns runda portar i de så kallade låringsgallerierna (jfr Glete 1990:12, 2002:5–6).

Kajutan

Längst akterut på det mellersta överloppet fanns kajutan dit tillträdet var förbehållet befäl och deras tjänstefolk (fig. 6.4, Q). Fint folk, såväl befäl som medresenärer, gick under det gemensamma paraplybegreppet ”kajutpersoner” (Glete 2010:609; Hammar 2014:102ff). Kajutpersonernas tillvaro i detta utrymme var väsensskild från övriga personers tillvaro ombord.

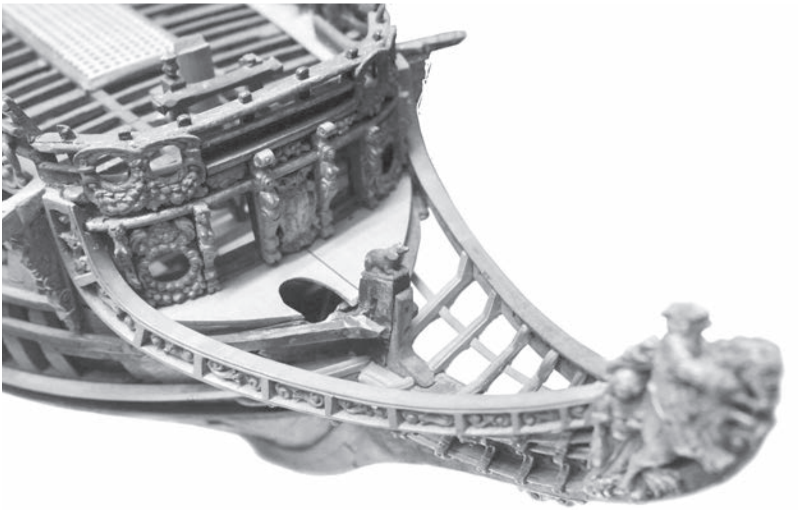


Fig. 6.16. Väggen ut mot galjonen på modellen Ö 3 har en elegant rundad form som ger intrycket av att smälta ihop med skrovsidan. *Riksäpplet* tycks ha haft ett liknande skott. Foto: Niklas Eriksson.

En komponent som tvivelsutan kom att utmejsla kajutfolkets exklusiva särart och överordnade position var själva kajutan. Den kanske mest påtagliga skillnaden bestod i att detta utrymme inte alls var lika trångt som boutrymmena ute på batteridäcken. Redan en flyktig blick på det fåtal genomskärningsritningar av seglande örlogsfartyg som finns bevarade från 1600-talet är egentligen nog för att man ska kunna sluta sig till att det rådde en klar prestigeskillnad mellan dem som bodde i kajutan eller något av de andra utrymmena akterut, underofficerarna på trossdäck och dem som uppehöll sig i övriga delar av skeppet.

En bild som med önskvärd tydlighet illustrerar prestigeskillnaden mellan befälsutrymmena och de övriga utrymmena är den gravyr som gjordes av den engelske kaptenen Thomas Phillips i slutet av 1600-talet (fig. 6.8). Den visar ett stort tredäckat örlogsfartyg i genomskärning längdskepps. I de akterliga utrymmena är väggarna klädda med prydliga paneler, som avdelats med vertikala pilastrar och små skurna kapitäl. Frågan är hur det egentligen kan ha sett ut på *Riksäpplet*.

I tidningen *Aftonbladet* kunde man den 21 september 1921 läsa att ”dykaren [har] nämligen lyckats tränga in i akterrummet, den del av fartyget, där kaptenen och officerarna hade sin bostad” (*AB* 1921-

09-21). Men det framgår samtidigt att det ingalunda var frågan om något intakt sammanhängande skrov som dykaren gav sig in i (ibid.):

> i fartygets akterskepp väntar man sig finna ännu mycket av intresse. Svårigheten ligger i att få tag på något. Akterskeppets balkar äro nämligen intryckta och hota lätt kunna falla över den som tränga sig fram.

Trots 150 år av i det närmaste ohämmad bärgariver så återstår faktiskt en hel del av *Riksäpplets* styrbordssida i den del som bildat ena väggen av kajutan. Panelerna har för länge sedan lossnat och små gersågade stumpar av elegant profilerade lister vilar löst på vraket tillsammans med tunna hyvlade bräder efter speglar i kajutans panelverk.

Längst akterut på den bevarade delen av styrbordssidan finns kanten av utgången till styrbordssidans låringsgalleri (fig. 6.4, R), som var en skulpturprydd, burspråksliknande utbyggnad som förutom att släppa in ljus även inrymde kajutfolkets avträde. Den stora merparten av alla de människor som fanns ombord på ett stort seglande krigsfartyg fick hålla tillgodo med avträden i skeppets galjon eller ett arrangemang i skrovsidan ungefär midskepps (Munday 1978:120–145, Simmons 1998:41–56). Att ha denna facilitet i direkt anslutning till kajutan ska ses mot bakgrund av att kajutpersonerna i stor utsträckning odlade sin auktoritet genom att uppehålla sig i sin genom börd, rang, stånd eller befattning tillskrivna plats i skeppets akter.

Väggarna i de panelade rummen var även utstyrda och dekorerade med olika skulpterade och målade ornament. På Phillips gravyr (fig. 6.8) kan eleganta väggmålningar med bland annat nautiska motiv urskiljas (jfr NMM, inventarienummer BHC0872. Målningen är även publicerad i Winfield 2010:122–123).

Riksäpplets interiör skymtar fram i förbifarten i den ovan nämnde franske kammartjänarens reseberättelse. Även om redogörelsen saknar mer ingående beskrivningar så sammanfattar den ändå det intryck som *Riksäpplets* och *Svärdets* interiörer gjorde på honom (Oscarsson 2013:169–170).

Några av skulpturerna som Olschanskis bärgade från kajutan finns i Sjöhistoriska museets samlingar. De består dels av ett ornament med blommor och frukt, eventuellt ett ymnighetshorn, dels av ett skulpterat kvinnoansikte (fig. 6.17). Konturen på ornamentet med kvinnoansiktet är format så att det ska passa in i något slags ramverk på väggarna som

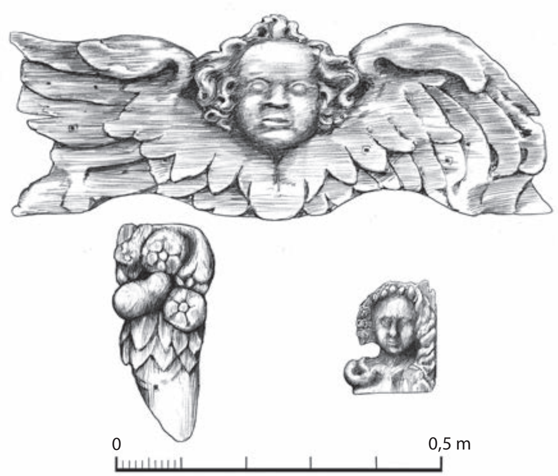


Fig. 6.17. Några av de ornament som suttit som dekoration i *Riksäpplets* kajuta. Såväl ängeln som blomsterornamentet är påfallande lika de ornament som lyfts från skeppet *Kronan*. Kvinnoansiktet har att döma av dess yttre kontur varit placerat i ett hörn på ett panelverk. Illustration: Niklas Eriksson.

tillsammans med gyllenlädertapeten bildat den helhet som den franske kammartjänaren häpnade inför. Tyvärr har sammanhanget gått förlorat och de lösryckta skulpturerna framträder som brottstycken av en överdådigt dekorerad högreståndsmiljö.

Det finns dock en arkeologisk motsvarighet som kan användas för att ge en fingervisning om vilket sammanhang *Riksäpplets* lösryckta fragment kommer från. På *Kronan* är skulpturerna i de aktre utrymmena bevarade i ursprungligt läge utmed babordssidan. Även här finns såväl ymnighetsornament i form av frukt- och blomarrangemang som listverk, speglar och bevingade kerubhuvuden och andra välbekanta skulpturer. Att döma av de fynd av skurna kapitäl som påträffats var väggarna i *Riksäpplets* kajuta, precis som i *Kronans*, försedda med kolonnliknande pilastrar som delade upp väggen i olika speglar och fält.

Träsniderierna i *Kronans* kajuta utfördes av bildhuggaren Hans Jacobsson Hilleman, som tydligen bodde ombord på skeppet under tiden (Lundgren 1997:32). Resultatet kan numera beskådas på Kalmar läns museum, där *Kronans* stora kajuta är rekonstruerad i full skala. I rekonstruktionen är skulpturerna målade i guld och uppfästa på gråmålade väggar, vilket ger ett närmast gustavianskt intryck (jfr Wallace 2013:112).

Om färgskalan ombord på engelska skepp skvallrar exempelvis Phillips gravyr (fig. 6.8) men även skriftliga källor. I ett kontrakt upprättat inom det engelska amiralitetet i samband med byggandet av skeppet *Newark* avtalas att "the great cabin and round house", alltså stora kajutan och hyttan, skulle målas i "walnut or stone colour", vilket direktöversatt betyder "valnöt eller stenfärg" (Laughton 1925:266). Det som åsyftas är sannolikt att innerväggarnas paneler skulle målas så att de liknade ädelträ eller huggen sten, eventuellt marmor.

Modellen Ö 24, som felaktigt identifierats som *Postiljonen*, är ett intressant exempel på hur ett svenskt skepp målats invändigt. Färgen på såväl utsidan som insidan förefaller vara ursprunglig. Modellens aktre kajuta har målats grå i två toner, ljusgrått upptill och en mörkare bröstning nedtill. Väggarna framstår som marmorerade, vilket emellertid kan vara en missuppfattning eftersom ytan är ganska smutsig. Runt dörrhålet in till kajutan samt på däcksbalkarna i kajutans tak syns röd dekormålning. Utrymmet för om kajutan är målat i en brun träimiterande ton. Rummen ombord på modellskeppet passar således in på beskrivningen "walnut or stone colour".

Kanske är det denna typ av målning som åsyftas när det står att Hilleman färdigställt "Flammeverket" på *Kronan* (Lundgren 1997:32). Det med såväl *Kronan* som *Riksäpplet* samtida skeppet *Nyckeln* försågs förutom med "flammeverk" även med en avancerad parkett, bestående av inte mindre än 1 800 målade träklotsar lagda i eleganta mönster (Börjesson 1942:272–273).

Den elegant rundade öppningen mot låringsgalleriet från *Kronans* kajuta känns igen också på den hårt eroderade och skamfilade babordssidan på *Riksäpplet* även om endast den förliga kanten finns kvar. Bevarade räkenskaper skvallrar om att Sheldon beställde hela 460 kvadratfot glas till byggandet av *Riksäpplet* (Strussflycht till riksamiralen 1661-10-07, Skoklostersamlingen RA). Merparten av dessa rutor var placerade i stora fönster som genombröt akterspegeln och låringsgallerierna. Men ombord på både *Kronan* och *Riksäpplet* nådde ljuset även in från sidorna. I *Kronans* styrbordssida finns ett antal rektangulära öppningar placerade ovan de aktersta kanonportarna. Det har framkastats att dessa ska ha fungerat som skottportar för musköter, ventilation eller endast som ljusinsläpp (jfr Nilsson 1987:100; Einarsson 1997:285). Det förefaller dock svårt att avfyra en musköt genom dessa öppningar när det står en kanon precis under. Det är därför troligare att det rör sig om regelrätta fönster och ljusinsläpp. Intressant nog

återfinns liknande rektangulära öppningar på *Riksäpplet* (fig. 6.4, S). Hur många de ursprungligen var är svårt att utreda eftersom endast en mindre del av *Riksäpplets* övre skrovsida finns bevarad.

De små ljusinsläppen på *Kronan* och *Riksäpplet* är lite udda. Bilder visar att många skepp i engelska flottan var försedda med ljusöppningar i form av små fönster (se bilder i t.ex. Winfield 2009 eller Fox 1980). Öppningarna på de engelska skeppen är dock i huvudsak placerade *mellan* kanonportarna. De har därmed kunnat kasta ljus i de underofficershytter som är karaktäristiska för engelska flottans fartyg och som var placerade mellan kanonportarna i den aktre delen av batteridäcken (jfr Endsor 2009:65). Liknande hytter mellan kanonerna kan även iakttas på Phillips gravyr (fig. 6.8). Att *Riksäpplet* och *Kronan* i stället har de rektangulära öppningarna direkt ovanför kanonportarna kan således användas som ett argument för att dylika små hytter inte var i bruk inom den svenska flottan, eller att de åtminstone saknades längst akterut. Öppningar ovanför kanonportarna utgjorde inte en lika stor strukturell försvagning av skrovsidan som öppningar på andra ställen i skrovet.

I sitt skriftliga vittnesmål berättar Christer Boije att hans dotter uppmärksammade att *Riksäpplet* kommit på drift när hon kikade genom ett fönster ”uppå sidan” (efter renskrift i Lundgren 2001:229). Därefter sprang de båda genast ut på överloppet. Tyvärr berättar han inte vilket av de tre överloppen. På modellen Ö 3 finns en spiraltrappa som leder från det mellersta överloppet och kajutan upp till det övre övreloppet. Den är placerad bredvid mesanmasten. Kanske kastade sig Christer Boije och hans dotter uppför en motsvarande trappa ombord på *Riksäpplet* medan stormen drev skeppet mot klipporna?

Att befolka *Riksäpplet*

Det totala antalet sjöslag som ägde rum under stormaktstiden är egentligen förvånansvärt litet (jfr Glete 2010:karta 2). Flottan gjorde mycket annat än att drabba samman med fienden i avgörande kraftmätningar till havs. Örlogsfartygen hade en ouppmärksammad funktion som bostäder. Vid *Riksäpplets* tid var flottans hemmabas Skeppsholmen i Stockholm. Men eftersom färden ut genom skärgården till öppet hav kunde ta flera veckor var de stora skeppen ofta förlagda vid Dalarö under långa perioder. Under skånska kriget låg krigsfartyg med delar av sina besättningar där mer eller mindre året runt. Skeppen fungerade

således som förlängningar av befästningsverken på land. När befästningarna i Dalarö byggdes så användes uppankrade örlogsfartyg som förläggningar (Sobéus 1998:22).

Att kvinnor i högsta grad deltog i det tidigmoderna kriget till lands har uppmärksammats under senare år (se t.ex. Sjöberg 2008; Hacker & Vining 2012). Enligt de så kallade sjöartiklarna fick hustrur medfölja på skeppen förutom när de gick mot fienden (Sjöartikel 58, i Haverling 1948:110). Om forskningen fokuserar på de fåtal tillfällen då skeppen faktiskt seglade mot fienden blir konsekvensen att de resor då kvinnor fanns ombord prioriteras bort. Konvojerna, ambassaderna, spaningsuppdragen samt alla de virkes- och förnödenhetstransporter som var avgörande för att stormakten runt Östersjön skulle kunna uppprätthållas har inte på samma sätt letat sig in i det maritimhistoriska medvetandet, något som i förlängningen fått konsekvenser för vilka grupper som associerats med flottan (för flera exempel se Hammar 2014 och översikt hos Arnshav 2017).

När flottan i slutet av maj 1676 seglade ut från Dalarö för att möta den dansk-nederländska flottan blev de anhöriga fruarna och barnen kvar iland. När den decimerade flottan återvände hade många blivit änkor och åtskilliga barn faderlösa. Att Christer Boijes dotter kom ombord sedan *Riksäpplet* återvänt från sjötåget har redan framkommit. Boije berättar vidare att han dagen efter förlisningen ”var något opasselig och min hustru mycket sjuklig”. Familjen Boije klarade sig således helskinnad från förlisningen. Men han beklagade att hans häst följt med till botten (citat i Lundgren 2001:229, även Arnshav 2017:26).

Rummen ombord på ett skepp som *Riksäpplet* har således fyllt många olika funktioner beroende på vilken situation som skeppet befunnit sig i. När dessa rum presenteras som i exempelvis fig. 6.4 framstår de dock endast tomma behållare. När byggnader eller andra rumsavgränsande anläggningar diskuteras poängteras ibland att den fysiska strukturen, själva huset, parken, stadsplanen eller för den delen skeppet, endast utgör halva arkitekturen. Den andra hälften består av människor. När *Riksäpplet* lämnade Dalarö och seglade ut mot vad som skulle bli det ödesdigra sjötåget 1676 fanns 450 personer ombord. Dessa var inhysta i olika utrymmen utifrån sina roller. Utplaceringen stod i direkt relation till deras plats i stånds- och befälsordningen.

Men att utplacera människor i olika rum är inte samma sak som att placera saker i olika behållare. Till skillnad från ting är människor tänkande subjekt som agerar utifrån sina egna upplevelser av posi-

tionen i rummet. En fenomenologisk rumsanalys har det mänskliga varat som en självklar utgångspunkt för diskussioner kring det omgivande rummet. Medvetandet är sammanbundet med kroppen, som alltid finns på en bestämd plats i rummet. Följaktligen har vi alltid en spontan rumsuppfattning som påverkas av var vi befinner oss och vilka möjligheter vi har att röra oss. Varje människa förfogar över ett visst rum, som kan betecknas som *egendomsrum* (se diskussion hos Bollnow 1994:111–119; Eriksdotter 2005:237–240; Eriksson 2014a:102–104).

Rumsuppfattningen bottnar i en rad faktorer, inte minst individens förutsättningar att röra sig genom rummet. Fysiska barriärer i form av däcksnivåer, skott och öppningar ombord på *Riksäpplet* diskuterar jag ovan. Men egendomsrummet begränsas också när man träder in i rum som andra individer eller grupper av människor förfogar över. Det finns all anledning att anta att rummet hade en viktig funktion under 1600-talet, då agerande eller handlande utanför en persons ståndstillhörighet på sikt hotade rubba hela samhällsordningen.

Så är också de lägsta och de högsta sociala kategorierna ombord på ett örlogsfartyg de lättast urskiljbara. Däremellan fanns personer och befäl som rumsligt separerats från kajutfolket och manskapet genom att inhysas i separata rum. Det rörde sig om olika underbefäl, högbåtsmän, konstaplar och andra som gavs en exklusivitet genom att avskiljas från de gemena som bodde bland kanonerna. Även om de inte stod tillräckligt högt i rang för att räknas in bland kajutfolket, hade de ett avskilt rum som de förfogade över.

Identiteter och hierarkier upprätthålls genom handlingar. Allt från ceremoniella tillställningar till de mest triviala och till synes obetydliga rutiner genererar identiteter och upprätthåller maktrelationer. Kajutfolkets materiella kultur, från själva kajutan till de kläder som ståndstillhörigheten påbjöd, fungerade som markörer och det gjorde även deras handlingar. Det återkommande ätandet är en upprepad handling som markerar social status. Det faktum att mat och måltider är något som alla i någon mening kan relatera till gör det också till ett effektivt redskap för att göra åtskillnad mellan olika kategorier av folk.

Det kan handla om *vad* som äts, men också *hur* man äter och med *vem*. Hur man sitter vid bordet, formen på bordet, vem som tillåts läsa bordsbön, vem som förväntas prata och så vidare. Måltider kan vara utformade på många olika sätt, men poängen är att gemensamma måltider kan användas för att stärka banden inom en viss grupp samt för att utesluta andra. Ätandet är därmed en vardaglig praktik genom



Fig. 6.18. När Olschanskis dykare ”trängde in i akterrummet” påträffade de flera välbevarade rödgodstallrikar. Foto: SMM.

vilken hierarkier och relationer omförhandlas (jfr Fahlander 2010; Landon 2002:220–221; även Eriksson 2013b:105–106; 2014a:105–110).

En noggrann utgrävning av *Riksäpplets* vrak skulle sannolikt kunna kasta nytt ljus över praktiker och rutiner kring matlagning ombord, men viss klarhet kan man få redan från fynden som bärgats i kommersiellt syfte. Bland dessa finns rödgodstallrikar som Olschanskis dykare påträffade i skeppets akter (fig. 6.18) (*AB* 1921-09-09). Medan de gemena ombord fick hålla tillgodo med trätallrikar av relativt blygsamt format och nöja sig med att äta mellan kanonerna, omgav sig kajutpersonerna med stora, rikligt ornerade och glaserade rödgodstallrikar. Att de åt i kajutan framgår av fyndläget även om reportern från *Aftonbladet* inte avslöjar närmare position än ”akterrummet”. Det finns dock åtskilliga skriftliga redogörelser för hur kajutpersoner ätit tillsammans (jfr Hammar 2014).

Kajutfolket hade även en egen meny. Som ingående beskrivits av ekonomhistorikern Ulrica Söderlind var det en avsevärd skillnad mellan kajutpersonernas diet och de gemenas, med avseende på såväl kvantitet som näringsinnehåll. Det kommer knappast som en överraskning att det även fanns en glidande skala avseende kvaliteten på födoämnena. Året då *Riksäpplet* gick till botten var den dagliga ransonen öl inom flottan fyra liter (Söderlind 2006:52). Men ölet fanns

i flera olika kvaliteter. Den stora merparten av de ombordvarande fick hålla tillgodo med den sämsta sorten, som kallades skeppsöl. Inte helt oväntat fick befälen det bättre ölet, som även hade en högre alkoholhalt. Detta öl, som var förbehållet kajutfolket, kallades just kajutöl (Söderlind 2006:50–69).

Kajutkosten tillreddes i anslutning till den stora kabyssen midskepps och fick bäras till kajutan i skeppets akter, förmodligen via det mellersta överloppet. Under maträttens färd från kabyssens grytor till kajutans tallrikar kunde den observeras av de ombordvarande. Frambärandet av kajutkosten fungerade således som en till synes trivial rutin, men upprätthöll skillnader mellan olika kategorier av människor. Om besättningen kunde se maten som bars in i kajutan eller om den var dold under lock eller i någon form av behållare är okänt, men doften, som rimligtvis var annorlunda än den från de gemenas mat, torde ha letat sig ut även till avlägsna delar av skeppet som en återkommande påminnelse om åtskillnad mellan kategorier människor (se diskussion hos Eriksson 2013b:105–106).

Utformning av rumsarrangemang påverkar rörelsemönster och får sociala återverkningar. Väggar, dörrar och fönster bestämmer förutsättningarna för till exempel privata sfärer och utrymmen som övervakas. De möjliggör eller omöjliggör möten. De fysiska rummen kan därför anses reflektera sociala relationer mellan dem som vistas i en byggnad (se diskussion hos Johnson 1996). Arkitektur kan således användas som ett medel för att utöva makt och kontroll, genom att till exempel få människor att känna sig små, utsatta eller iakttagna (Foucault 1995; Nagbøl 1983).

Kajutan var tvivelsutan ett rum som utstrålade makt och dess dörrar stängdes sannolikt av och till. Men ett låst rum kunde även generera misstankar. Stängda och låsta kajutdörrar har väckt misstankar om sexuella övergrepp (jfr Hammar 2014:168–169).

Skeppsdagböckerna från sjötågen 1675 och 1676, som är publicerade i Kurt Lundgrens böcker (1997, 2001), visar tydligt hur mycket som avhandlades vid sammanträden och middagar i kajutorna på de olika skeppen. Sammanträdena med riksamiralen är de som i störst utsträckning kommit på pränt. Då han fanns ombord på skeppet *Kronan* så var det också den kajutan som var platsen för de viktigaste rådslagen. Kajutan betraktades som ett slags representationsvåning där besökare kunde träffa höga befäl eller kanske kungen (se även diskussion hos Wallace 2013:114–118).

Hur allt från landskap, stadsplaner, till parker och arkitektur gestaltades till ett offentligt rum där makten kunde uppträda till undersåtarnas beskådan har tidigare uppmärksammats av historiska arkeologer (se t.ex. Hall 2000:15–42; Johnson 2002; Hansson 2006). Krigsfartygen hade en viktig symbolisk roll när kungamakten skulle framhävas. Samuel von Pufendorfs pampiga plansch som visar Karl X Gustavs begravning är en utmärkt illustration av detta (Pufendorf 1915). På planschen ligger i stort sett hela flottan uppankrad och saluterar på Strömmen i Stockholm.

När begravningsceremonin ägde rum var *Riksäpplet* fortfarande under byggnad. Det är dock känt att skeppet ingick i ett annat noga arrangerat evenemang. När *Riksäpplet* tillsammans med *Hjorten* användes för att transportera prinsessan Fredrika Amalia av Danmark tillsammans med Karl XI:s morbror, hertig Kristian Albrekt av Holstein–Gottorp från hemlandet till Sverige för ett besök, hade amiralerna gjort upp noggranna planer för hur de skulle hälsas välkomna. Eftersom det kunde ta flera veckor att segla ett stort skepp genom skärgården så lämnade gästerna *Riksäpplet* i Dalarö och fortsatte färden mot huvudstaden med mindre jakter. Välkomstceremonin finns nedtecknad i ett protokoll (Amiralitetskollegiums protokoll 1674-07-04, KrA):

> När jakterna, vilka är förordnade att löpa härifrån till Dalarö, där de tar ombord de furstliga personer som komma hit över från Holstein med skeppen Äpplet och Hjorten, kommer tillbaka, hälsa de först för flaggan med svenskt lösen [två skott], då svaras dem därmed 10 skott, och när de passera skeppen, då skjutas av vart skepp som ligger på strömmen dubbel svenskt lösen [fyra skott]. När nu jakterna komma till slottsbacken, där bemälta furstar landstiga, då skjutas åter på jakterna, varpå de sedan svaras med 10 halva kartover [en typ av kanoner] vid Corps de Garde [högvakten] och sedan återigen på vart skepp dubbelt svenskt lösen.

Transport mellan olika fartyg eller mellan fartyg och land skedde således med medförda mindre båtar och jakter. En nyhet som introducerades i svenska flottan med skeppen *Nyckeln* och *Riksäpplet* var att de försågs med en dörr i skrovsidan strax för om stormasten (Börjesson 1942:265). Dörren återfinns även på modellen Ö 3 och är belägen på babordssidan. Prominenta gäster klev upp från roddbåten till porten via en lejdare som fälldes ner. Sedan de klivit in genom porten befann de sig under

tak på det mellersta överloppet för om stormasten. Kanonsalut ingick som en viktig del av hälsningsritualerna. Trofékanoner imponerade ju på diplomater och andra under 1600-talet. Gick man akterut från *Riksäpplets* entréport skulle man passera åtminstone åtta trofékanoner innan man nådde fram till den representativa och rikligt dekorerade interiörerna i aktern, kajutfolkets domäner (jfr fig. 6.4).

Att styra människors rörelsebanor kan delvis vara ett sätt att upprätthålla deras identitet (Lefebvre & Levich 1987:7–11; Delle 1998; Hacking 1999:161–171; Upton 2002:719). Kajutfolket blev kajutfolk genom att bo och uppehålla sig i kajutan. Genom att göra entré genom porten på mellersta överloppet, äta kajutkost, dricka kajutöl och nyttja det avskilda avträdet i låringsgalleriet. På samma sätt upprätthöll de gemena sin underordnade position genom att bo, äta och sova på kanondäcken, genom att hålla sig till exponerade avträden i skeppets galjon och uppe på däck. Resultatet är en hierarkisk struktur som pågår inom det fysiska ramverk som skeppets olika rum utgör. Drivkraften bakom denna närmast självgenererande struktur är vissa grundläggande återkommande mänskliga behov som mat och sömn, vilka alltid har en rumslig dimension. Det måste finnas platser där man kan äta och sova.

När Francis Sheldon och hans engelska kollegor kom till Sverige förde de med sig ett nytt tekniskt kunnande och en ny arkitektonisk stil. *Riksäpplet* hade ett i flera avseenden karaktäristiskt engelskt utseende, vilket återspeglas i skrovets form och i detaljer som den rundgattade aktern, det skarpa bottenskrovet och den ovanpå kölstocken förankrade mesanmastfoten (fig. 6.3, R).[11]

Dessa tekniska aspekter tycks inte ha bekymrat herrarna i amiralitetet i samma utsträckning som själva rumsfördelningen ombord. Att fördelningen av människorna invändigt skulle behöva ändras tycks ha varit ett större bekymmer än att skeppen skulle uppföra sig annorlunda i sjön. Skeppsbyggeriet kunde ändras i hydrodynamiskt avseende men de mellanmänskliga relationerna ombord på flottans skepp, som de kom till uttryck genom rumsfördelningen, kunde inte Sheldon eller någon annan skeppsbyggmästare ändra på. Detta låg helt i händerna på skeppets brukare och beställare.

Riksäpplet hade ett engelskt skrov, men dess inre organiserades enligt svenska principer. Det kan vara en överdrift att tala om standardisering, men i alla fall skulle befäl och andra snabbt känna igen sig som i sin egen ficka. Rumsorganisationen kan betraktas som implicit eller tyst

kunskap, som en materiell förlängning av flottans organisation och verksamhet. Om *Riksäpplet* inre hade arrangerats som samtida engelska skepp, exempelvis med kabyssen i fören, hade det blivit främmande för dem som skulle använda det. Dissonanser mellan människor och ting skulle uppstå.

Beskrivningar av örlogsfartyg och berättelser om dem har en tendens att cirkulera kring sjötågen samt hur förödande bredsidor mot fienden har varit. Även om sådant givetvis skedde så var regelrätta bataljer ganska sällsynta. Under de tretton år som *Riksäpplet* var i tjänst var skeppet till sjöss under ett par månader totalt. Skeppet deltog förvisso i strid och användes som färdmedel av kungligheter, men i omkring tio år låg det helt stilla vid Skeppsholmen i Stockholm. Det är hög tid att lämna utrymmena i *Riksäpplets* inre, kliva iland och begrunda hur skeppet tog sig ut i sin omgivning och omgestaltade den.

KAPITEL 7

Riksäpplets skal

Riksäpplet byggdes under en tid då den exteriöra skeppsdekoren nådde sin absoluta kulmen. Mycket möda, kreativitet och tankekraft och inte minst pengar lades på träsnideri och prydnad till skeppen, dessa gigantiska träbyggnader. På aktern, på galjonen, på låringsgallerierna och på panelade innerväggar placerades ett stort antal grotesker, ornament, vapensköldar, alabasterblad och liknande såväl utskurna som målade krusiduller.

Från en nutida horisont kan det framstå som märkligt att krigsfartyg styrdes ut i all denna till synes onödiga grannlåt. Fartygens primära uppgift kan tyckas ha varit att skjuta andra i bitar. Medan krigsmateriel av idag uttrycker ett annat slags estetik, som genom robust kamouflage ger intryck av att smälta in i natur och distanseras från civil kultur, så var 1600-talets skepp utformade för en annan samhällsordning. Krigsfartygens utseende och exteriör var och är en av alla de kanaler genom vilka makten kommunicerar med undersåtarna. Under 1600-talet var skeppens utseende följaktligen något som diskuterades flitigt inom amiralitetet (se diskussion hos Jakobsson 1999; 2000).

Den visuella aspekten av skeppet *Riksäpplet* ska därför inte underskattas. Likt en reklampelare för den svenska monarkin låg fartyget uppankrat som en tyst men ständigt närvarande aktör vid den i huvudstaden belägna flottbasen på Skeppsholmen. Tillträdet till den lilla ön begränsades men skeppen var väl synliga för dem som befann sig i båt eller på andra sidan vattnet. Det är därför knappast förvånande att de uppankrade örlogsfartygen kommenteras i många bevarade reseskildringar (fig. 7.1).

Den i huvudstadens mitt uppankrade flottan var något som stormakten Sverige var stolt över och den ingår som ett givet motiv i Erik Dahlberghs planschverk över Sverige, *Suecia antiqua et hodierna* – det forna och nutida Sverige. Underlaget till gravyrerna bestod av ett stort antal skisser och teckningar, upprättade och insamlade av Dahlbergh själv och ett antal medarbetare. Skisserna är i många fall mer intres-



Fig. 7.1. Wolfgang Hartmanns gravyr ger en levande bild av Stockholm vid 1600-talets mitt. Här framgår tydligt vilken central roll de stora skeppen intog i stadens offentliga rum. Örlogsfartygen låg framför allt uppankrade vid Skeppsholmen i förgrunden, medan handelsfartygen återfinns längs Skeppsbron i Gamla stan. Foto: Stockholms stadsmuseum.

santa än de färdiga tryckta planscherna, eftersom de har en närvaro och en direkthet som gravyrerna saknar. Inte minst är vetskapen om att skisserna gjorts med det avbildade objektet i tecknarens synfält ganska svindlande.

Den 16 augusti 1664 fick Erik Dahlbergh skriftligt tillstånd att besöka Skeppsholmen för att teckna av skeppen och flottbasen (Magnusson & Nordin 2015:65–68). Med spänstiga blyertsstreck gjorde han flera skisser av vad han såg på och omkring ön. De är gjorda i hast av en uppenbart mycket skicklig tecknare. Han har sett till att fånga så mycket som möjligt av sina synintryck medan han befunnit sig på holmen och skisserna innehåller precis så mycket som krävdes för att han skulle kunna fullborda dem vid ett senare tillfälle. Eftersom han uppenbarligen var mycket sparsam med papper, utfördes flera skisser på samma ark. Det är inte alltid så lätt att reda ut vilka streck som ingår i ett motiv och vilka som hör till ett annat.

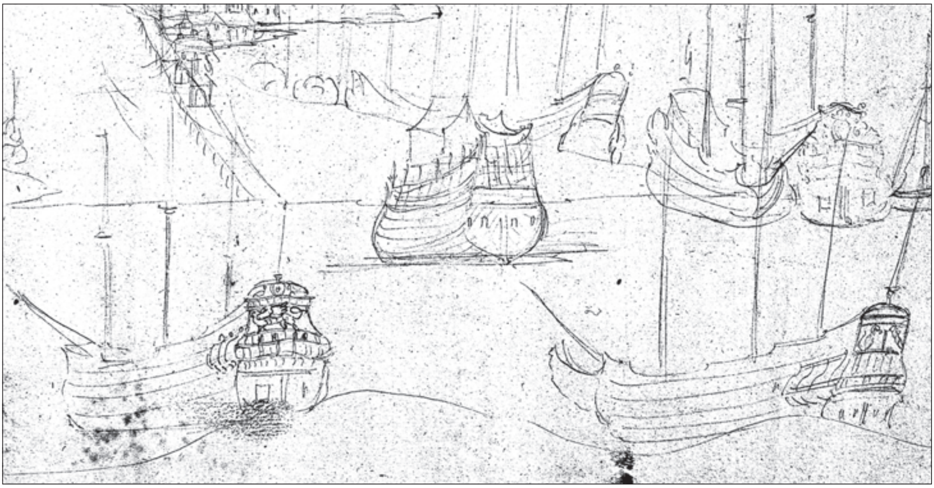


Fig. 7.2. År 1664 fick Erik Dahlbergh skriftligt tillstånd att besöka Skeppsholmen och teckna av skeppen och flottbasen. Illustrationerna var avsedda för planschverket *Suecia antiqua et hodierna*. Flera av skeppen går att identifiera utifrån motiven på akterspegeln. Nere till vänster ligger skeppet *Draken* och till höger återfinns *Svärdet*. Det ofullbordade skeppet i mitten är sannolikt *Wrangel*. Kungliga biblioteket.

En av skisserna visar ett antal skepp som ligger på svaj för ankar eller med landförtöjning mot Skeppsholmen och några av dem kan identifieras med namn (fig. 7.2). Skeppet till vänster kan genom motivet uppe på akterspegeln identifieras som *Draken*, som byggdes av den i Nederländerna rekryterade mästaren Gerdt Croon och som sjösattes 1655 (jfr Glete 2010:339).[12] Skeppet som ligger med aktern till nere i högerkanten torde vara bekant för läsaren vid det här laget. Den hastigt gjorda skissen tycks avbilda en akterspegel där två lejon håller ett svärd. Skissen kan jämföras med såväl Møinichens målning som epitafiet över Anders Homman som jag nämnde i kapitel 2. Det förefaller mycket troligt att det är just skeppet *Svärdet* som ligger för ankar strax nedanför Skeppsholmens strand. I bildens mitt ligger ett ofullbordat skepp. Den plattgattade aktern skvallrar om att det byggts av någon av de mästare som praktiserade det holländska manéret. Förmodligen är det skeppet *Wrangel*, som sjösattes samma år som Erik Dahlbergh besökte Skeppsholmen (Glete 2010:420; Magnusson & Nordin 2015:66–67). *Riksäpplet* låg också förtöjd någonstans vid ön vid Dahlberghs besök. Inget av de skissade fartygen kan dock med säkerhet sägas avbilda skeppet. Det är frestande att påstå att det stora

fartyg som vänder aktern till strax ovanför *Svärdet* har ett riksäpple avbildat på akterspegeln, men det är långt ifrån övertygande.

Skisserna liksom de färdiga gravyrer som de bildade underlag till visar vilken central arkitektonisk roll som örlogsfartygen intog på Stockholms urbana scen. Det finns därför all anledning att dröja något vid hur *Riksäpplet* såg ut och hur skeppet uppträdde i denna miljö. För även om det saknas samtida bilder av skeppet finns förvånansvärt mycket arkeologiskt material i form av bärgade skulpturer kvar i olika museimagasin och hos privata samlare. Tillsammans med bevarad korrespondens och jämförelser med modeller och bilder går det att frammana en förhållandevis klar bild av skeppets karaktärsdrag och hur det skilde sig från andra samtida skepp.

Skulpturfynd från *Riksäpplet*

Det saknas uppgifter om huruvida 1600-talets kanonbärgande klockdykare även lyfte skulpturer från vraket. Säkert är dock att ett betydande antal skulpturer blev kvar i djupet. Det är vanskligt att uttala sig om hur lång tid som passerade innan järnspikarna rostade bort så att sniderierna släppte och föll till botten. När det gamla ekskrovet riste och sprack sönder under Stockholms dykeribolags sprängningsarbeten på 1860-talet hade dock merparten av ornamenten dalat likt höstlöv till botten. Nedfallna och inbäddade i de långsamt växande bottensedimenten låg de skyddade för de briserande dynamitgubbarnas utplånande tryckvågor.

Genom åren har ett stort antal ornament och träsniderier bärgats från *Riksäpplet*. Redan Stackell och Olschanski fascinerades av dessa och i *Stockholms-Tidningen* kunde man den 8 september 1921 läsa om spektakulära fynd:

> Sålunda anträffades ej mindre än fem skulpturer, vilka antagligen på sin tid prydde fartygets akterskepp. Sådana funnos nämligen i stor utsträckning på 1600-talets krigsskepp. Av dessa äro fyra i trä skulpterade kvinnofigurer och den femte ett djurhuvud, likaledes i trä. Samtliga äro mycket vackert arbetade och av havsvattnet konserverade på ett nästan underbart sätt.

Merparten av de från djupet lyfta skulpturerna ingick i det parti som inköptes från Olschanskis till Sjökrigshistoriska samlingarna (fig. 7.3).

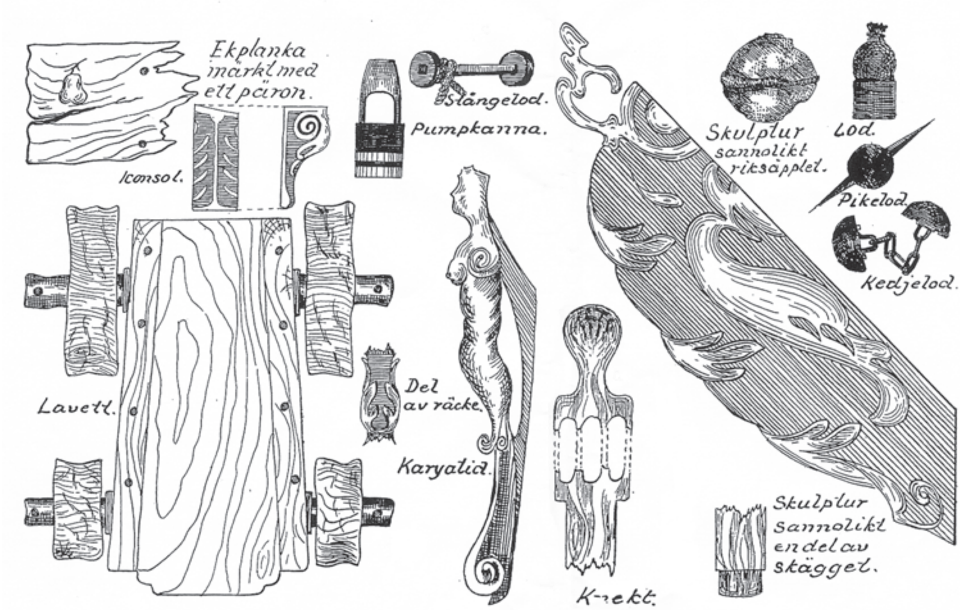


Fig. 7.3. Lenny Stackell skissade av några av de fynd som bärgades av Olschanski 1921, bland dessa fanns flera ornament. Efter Stackell 1929.

Men långt ifrån alla. En del föremål behölls av bärgningsfirman.[13] Fyndens vidare öden är därmed okända.

Men skulpturer och ornament har också lyfts från vraket vid senare skeden. På 1950-talet bärgade marinen skulpturer i samband med sina dykarutbildningar och på 1970-talet lyftes ytterligare föremål av dykande amatörarkeologer (se foton i Cederlund 1983:184–187). Sjöhistoriska museet har också själva vid flera tillfällen bärgat skulpturer för att förekomma stöld, så kallad skyddsbärgning. Att skulpturer från *Riksäpplet* verkligen har ”fått fötter” och hamnat i privat ägo är något som ibland gör sig påmint genom att karyatider från *Riksäpplet* av och till dyker upp i kataloger från olika auktionshus.

Även om en del av skulpturerna har förskingrats så har ett betydande antal letat sig in till Sjöhistoriska museets föremålsmagasin. Men det har skett diskret och i små doser åt gången och kanske är det just därför som denna ganska fantastiska samling barockskulpturer aldrig kommit att uppmärksammas. En sökning i museets databas indikerar att det finns ett femtiotal skulpturer och skulpturfragment från *Riksäpplet*. Vissa är kompletta och mycket välbevarade medan andra

är spruckna och eroderade till oigenkännlighet. Oavsett vilket så har dessa skulpturer aldrig riktigt blivit föremål för vare sig arkeologisk eller konstvetenskaplig analys. Precis som *Riksäpplets* förhållandevis välbevarade skrov har legat oupptäckt framför näsan på generationer av marinarkeologer och historiker, så vilar här en veritabel konstskatt och väntar på att upptäckas.

Det råder en lika tröttsam som konsekvent avsaknad av information om i vilka sammanhang på vrakplatsen som olika fynd har påträffats. I de registerkort som erbjuder upplysningar om de insamlade föremålen kan man få veta att en viss skulptur bärgats från *Riksäpplet* och i bästa fall *när* den samlats in, men inte om den påträffats i fören eller aktern, på styrbord- eller babordssidan, exteriört eller interiört.

Men man ska inte bli alltför modfälld av detta. Det finns nämligen en hel del andra källor som kan bidra med ledtrådar så att man kan lista ut hur skulpturerna ursprungligen har varit placerade. *Riksäpplets* skrov var utformat enligt engelska principer, även om däcks- och rumsarrangemanget i stor utsträckning var ett resultat av en kompromiss, där den svenska flottans hävdvunna indelning och placering av förråd kombinerades med ett engelskt skal. Även när det gäller skulpturerna lånades olika element från engelskt skeppsbyggeri, men de kom att anpassas till svenska normer och traditioner.

Det finns därför anledning att söka efter jämförelser inom det engelska skeppsbyggeriet. I museisamlingar finns ett omfattande material i form av detaljerade målningar och noggrant utarbetade modeller som erbjuder handfasta upplysningar om skeppens utsmyckning.

Sheldon och bildverket

Nederländska handelsfamiljer, konstnärer, arkitekter och andra satte sin prägel på möbler, konst och arkitektur i Sverige under mitten av 1600-talet. Den modemedvetne liksom konst- och arkitekturintresserade riksamiralen Carl Gustaf Wrangel var exempelvis en storkonsument av konstföremål av nederländskt snitt (se genomgång hos Eimer 1961; Noldus 2002; 2005). Det är inte så förvånande att han även tycks ha favoriserat skepp byggda på holländskt manér.

Skeppsbyggmästaren Thomas Day ledde byggena på varvet i Bodekull, nuvarande Karlshamn. Han hade kommit från England samtidigt som Sheldon. När Day levererade sitt första skepp till amiralitetet så kom det omedelbart att underkännas. Språnget – det vill säga hur

mycket skrovet böjde sig när man såg det från sidan – var för stort, aktern var för smal, kanonportarna var för små och så vidare (Jakobsson 1999:231–243). Det hela kan egentligen sammanfattas med att Day byggt ett skepp som var lite för engelskt för att falla amiralitetet i smaken. Man hade blivit van med de från Nederländerna rekryterade skeppsbyggmästarna och deras skepp hade blivit norm. Vid leveransen hette Days skepp *Nyckeln*. Det var uppkallat efter en av riksregalierna. Således var *Nyckeln* ett namn med oerhörd status. Men då amiralitetet fick syn på skeppet ansåg företrädarna för det att skeppet inte var tillräckligt ståtligt för att bära ett så prestigefullt namn, varför det döptes om till *Saturnus*. Namnet *Nyckeln* reserverades för det skepp som Day hade på stapeln nere på varvet i Bodekull och som man hoppades skulle bli bättre (jfr Jakobsson 1999:238, se även Börjesson 1942:66–67).

Att svenskarna var ovana med den nya engelska stilen var något som också Sheldon fick erfara på varvet i Göteborg när han arbetade med *Riksäpplet*. I november 1660 var det dags att börja tänka på bildverket – skulpturerna som skulle pryda *Riksäpplet*. Han inledde dialoger med de i Göteborg verksamma bildhuggarna. Som stöd för diskussionerna fanns en av Sheldon tillverkad modell som visade skeppets tänkta utsmyckning. Vid åsynen av modellen menade de på orten befintliga bildhuggarna att de inte ville åta sig ett sådant arbete med mindre än att de hade en mästare (Stackell 1929:9). Förhållandet kan antingen tolkas som att den eftersökta kompetensen att leda ett så stort företag som att utsmycka ett helt fartyg helt enkelt saknades där och då. Troligare är att bildhuggarna var mer förtrogna med den bild- och symbolvärld som hörde till skepp av holländskt manér. Sheldon efterfrågade något annat, något som till såväl utförande som motivrepertoar skilde sig från de skepp man dittills byggt.

Förmodligen var det modellen Ö 3 som Sheldon visade för bildhuggarna och som avskräckte dem från att ta sig an jobbet (se diskussion hos Glete 1990:15). Modellen har inte bara en engelsk skrovform, även skulpturerna skvallrar om dess ursprung. Merparten av skulpturerna återfinns på akterskeppet (fig. 7.4). Ovanför den på engelskt manér rundade nedre delen av aktern, som saknar bordläggning på modellen, skjuter aktern ut över rodret. Denna utskjutande del kallas valvet och avslutas mot en övre balk i nivå med golvet i stora kajutan. Ytterligare ett valv skjuter ut under stora kajutans fönster. Horisontellt artikuleras de olika däcksnivåerna, liksom fönsterbågarnas över- och underkanter, genom breda profilerade lister. Vertikalt korsas dessa av band av

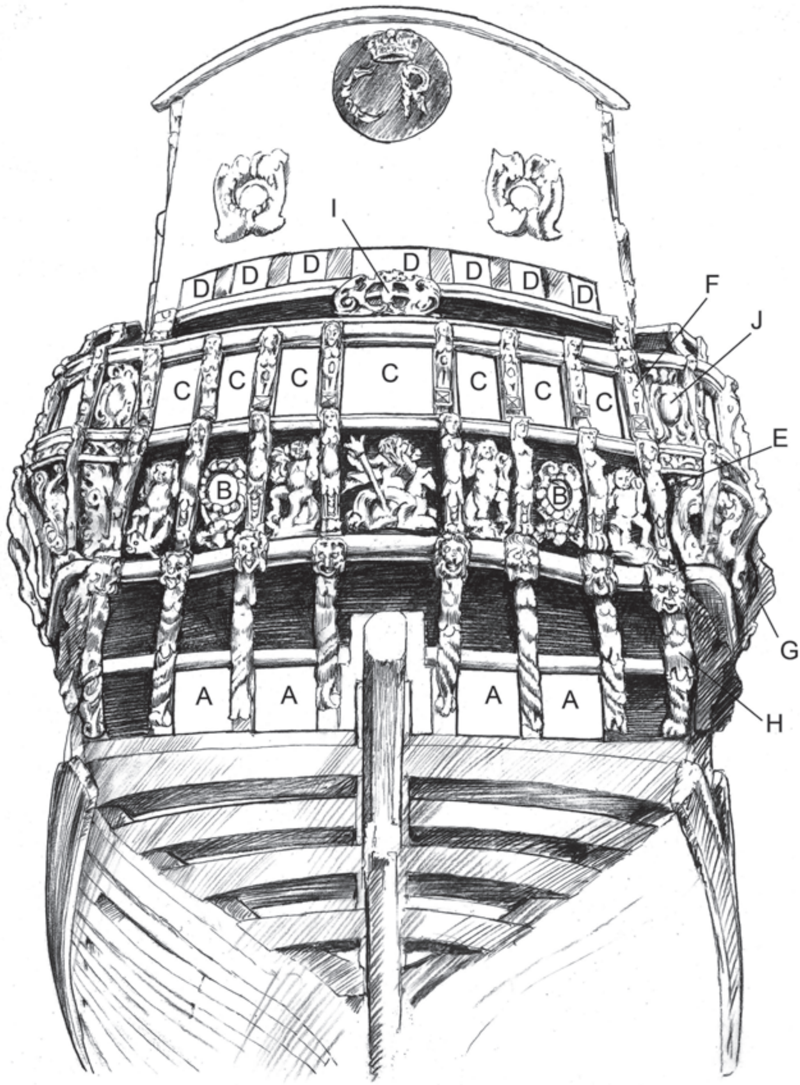


Fig. 7.4. Akterspegeln på modellen Ö 3, som troligtvis använts som förlaga till bildverket på *Riksäpplet*. A: undre batteridäcks kanonportar, B: kajutans kanonportar, C: kajutans fönsteröppningar, D: övre kajutans fönsteröppningar, vilka ursprungligen varit något högre, E–G: karyatider, H: grotesk, motsvarande skulpturen i fig. 7.8, I: korsemblem, J: emblem vars form motsvarar ornamentet i fig. 7.12, B. Illustration: Niklas Eriksson.

skulpturer, vars placering motsvarar de stående reglar som invändigt bär upp akterspegeln.

På modellen Ö 3 är såväl horisontella lister som vertikala skulpturer förgyllda och framstår som ett nät mot en mörkare botten. Utformningen är typisk för engelska skepp från tiden och känns igen från andra *navy board*-modeller från 1600-talet, vilka finns bevarade i England (för en översikt, se Franklin 1989). Skepp med liknande gyllene prakt återfinns även i de krutröksosande bataljscener som målades av Willem van de Velde den yngre, Ludolf Bakhuysen och andra. I verkligheten användes dock av kostnadsskäl ofta gul färg, framställd av så kallat auripigment, i stället för det kostsamma bladguldet. Särskilt viktiga symboler, såsom riksvapnet eller liknande emblem, kostade man dock gärna på sig att förgylla med riktigt guld vid sidan av de ordinarie heraldiska färgerna (Laughton 1925:265–266; Börjesson 1942:272; Soop 2007:131).

Det var en sådan skulpturuppsättning som Sheldon nu efterfrågade för *Riksäpplet*. Om de bildhuggare som fanns tillgängliga i Göteborg inte kunde ta sig an uppgiften så kunde Sheldon ordna fram en mästare från England. Han hade åtminstone en sådan person i åtanke som skulle ta sig an jobbet bara han erbjöds den lön han begärde (Stackell 1929:14).

Karyatider

Tack vare den engelska skulpturrepertoarens närmast uniforma karaktär går det att med stöd från skisser, målningar och de välgjorda *navy board*-modellerna lista ut var de lösryckta skulpturerna har suttit på skeppet.

Bland dessa finns ett antal karyatider. Bakgrunden till karyatidmotivet är en saga som handlar om hur grekerna tog persiska soldater och kvinnor från staden Karya till fånga för att fungera som levande kolonner (Soop 1992:147). Under 1500- och 1600-talet kom motivet att bli ett vanligt arkitektoniskt inslag på byggnader såväl till lands som till sjöss. Över tid blev karyatidmotivet mer och mer abstrakt, kroppen förvandlades till ornament. Fötterna och benen förvandlades först. Karyatiderna från *Riksäpplet* har således en kvinnas överkropp. De har långt lockigt hår som ringlar sig ner över axlarna, där broskornamentik tar vid och ersätter armarna, och bar överkropp. Runt midjan har karyatiderna ett band, vilket på vissa exemplar snarast kan liknas vid ett skärp. Från midjan övergår det mänskliga i en allt mer blad- och växtliknande form, vilken avslutas i ett regelrätt ornament.

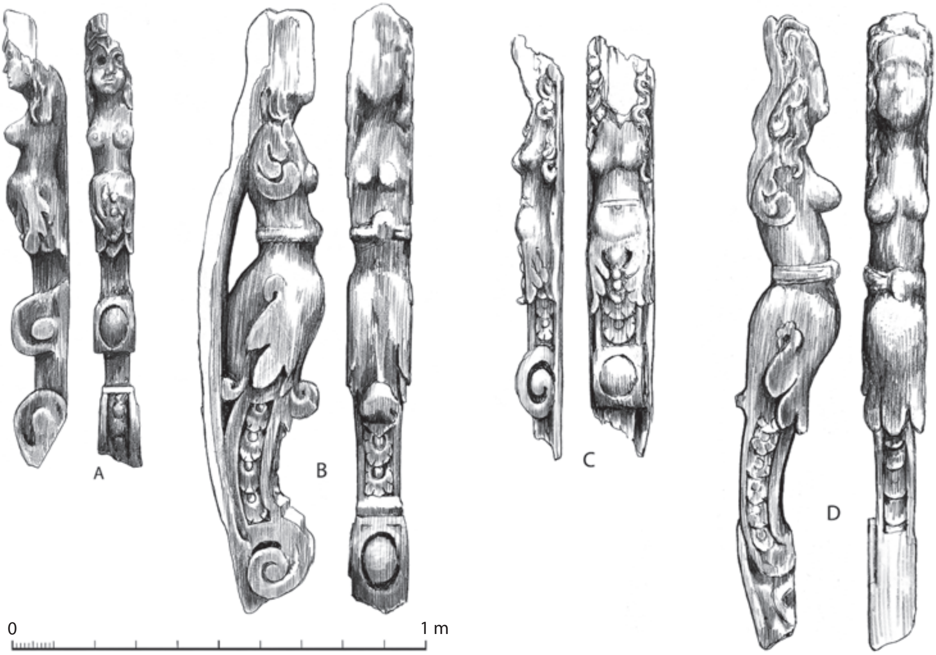


Fig. 7.5. Några av de karyatider som genom åren har bärgats från *Riksäpplet*. A och B, vars anliggningsytor mot skrovet är i det närmaste plana, har troligen varit placerade mellan något av fönstren, medan B och D sannolikt suttit under låringsgallerierna eller det övre valvet. Notera att samtliga har ett profilerat urtag i nacken efter de breda horisontellt placerade listerna. Illustration: Niklas Eriksson.

Karyatiderna har placerats för att de ger intryck av att vara bärande element i arkitekturen (fig. 7.5).

När karyatiderna staplas på varandra på skeppens akterspeglar och betraktas på lite håll så framstår de som vertikala band med en tydlig pilasterverkan, som alltså bildade den vertikala komponenten i det karaktäristiska ”skulpturnätet” på *Riksäpplets* akter.

De olika exemplaren är varandra väldigt lika och man kan nästan föreställa sig hur Sheldon och den från England rekryterade mästaren satte bildhuggarna i massproduktion av sådana skulpturer. Men det finns några smärre avvikelser. Till exempel saknar en av dem bandet runt magen, vilket ersatts av två veck (fig. 7.5, C). En annan tycks ha någon form av huvudbonad, kanske en plymförsedd hjälm (fig. 7.5, A). Det som framför allt skiljer de olika exemplaren från varandra är

formen, som har anpassats efter underlaget, vilket innebär att det går att fastställa ungefär i vilken del av skeppet de varit placerade. Den något böjda karyatiden (fig. 7.5, D) har sannolikt varit placerad på det övre valvet, det vill säga omedelbart under fönstren i stora kajutan (jfr fig. 7.4, E). Formen på den tydligt markerade anliggningsytan i skulpturens nacke röjer med andra ord profilen på den breda list som suttit horisontellt under fönstren. Karyatiderna med slät baksida (som exempelvis fig. 7.5, A och C) har sannolikt suttit mellan fönster (jfr fig. 7.4, F).

Några av karyatiderna, däribland en som ganska nyligen sålts på auktion och som alltså finns i privat ägo, har en extra båge bakom ryggen, vilken bildat en v-formad anliggningsyta (fig. 7.5, B). Flera liknande exemplar har bärgats från vraket och syns på fotografier från Olschanskis bärgningsarbeten 1921 (se fig. 7.3) och härrör förmodligen från låringsgallerierna. Från 1600-talets mitt började man i England att bygga så kallade femsidiga gallerier (Laughton 2001:165–166). Karyatiderna med v-formad anliggningsyta mot skeppet har varit placerade i skarven mellan två av galleriets fem sidor.

De karyatider som bärgats från *Kronan* och som nu finns utställda på Kalmar läns museum är i det närmaste identiska med dem som bärgats från *Riksäpplet*. Det finns anledning att återkomma till dessa likheter.

Låringsgallerier

Låringsgallerierna utgjorde alltså en förlängning av kajutan. När det gäller utformningen av dessa utbyggnader så fanns det skillnader mellan skepp byggda på holländskt respektive engelskt manér. De holländska gallerierna hade i allmänhet färre skulpturer och var även mer återhållsamma när det gällde fönsterglas än de engelska. De nederländska låringsgallerierna sträckte sig ofta utmed en däcksnivå, medan de engelska skeppen gärna hade gallerier som sträckte sig vertikalt över flera våningar. De holländska gallerierna kan beskrivas som en utsträckt balkong med ett svängt klinkbyggt tak. Som exempel kan *Svärdet* tas. På Erik Dahlberghs skiss (jfr fig. 7.2) och på Møinichens målning avbildas det med ett långsträckt galleri av holländskt snitt.

I detta sammanhang kan det förvisso drygt 30 år äldre skeppet *Vasa* nämnas. Här har man dock kostat på sig gallerier i två våningar, samt

kompletterat dessa med fristående kupoler som påminner om huvar på samtida predikstolar. Regalskeppet *Vasa* har inte mindre än tre kupoler på vardera sidan av skeppet. Kupolförsedda gallerier av holländskt snitt återkommer på flera av Erik Dahlberghs skisser, däribland den förut nämnda skissen från Skeppsholmen. Bortom *Svärdet* ligger ett skepp som vänder galjonen mot betraktaren och som uppenbarligen har ett kupolförsett galleri (fig. 7.2).

Låringsgallerierna på de svenska skeppen tycks alltså i stor utsträckning ha utformats enligt holländska förebilder. Det finns dock all anledning att tro att *Riksäpplets* låringsgallerier hade en annan form än de som återfinns på *Svärdet*, *Vasa* eller något av de andra skeppen byggda på holländskt manér.

Det som finns bevarat av *Riksäpplets* låringsgallerier är en del av själva öppningen mot kajutan samt ett antal lösa skulpturdelar. Till detta ska läggas uppgiften att Sheldon beställde 200 kvadratfot marienglas bara till gallerierna (jfr ovan samt Stackell 1929:10). För att kunna förstå hur dessa en gång hängde samman finns det anledning att titta närmare på några andra engelska skepp.

Under andra hälften av 1600-talet började de engelska skeppsbyggmästarna att bygga så kallade femsidiga gallerier. Sedda från ovan hade de en halvrund form. Låringsgallerierna på engelska skepp sträckte sig alltså vertikalt över flera däcksnivåer. De var störst nertill och från rummen som fanns ovan den stora kajutan hade man tillgång till ett mindre galleri. De halvrunda femdelsgallerierna som är smalare upptill brukar kallas flaskformade (jfr Laughton 1925:161–168).

Låringsgallerierna draperades i samma förgyllda eller guldimiterade skulpturnät som den övriga aktern och var således försedda med samma uppsättning av breda horisontella lister och vertikala karyatider. Det är sådana gallerier som återfinns på modellen Ö 3. De är skadade upptill men har ursprungligen fortsatt upp under halvdäcket.

Att *Kronan* hade låringsgallerier i flera nivåer framgår av den bevarade babordssidan, som har öppningar på såväl mellersta som övre batteridäck samt från halvdäcket (Einarsson 1990:281–287; 2016:176). Som *Kronans* låringsgallerier framställts på Møinichens målning så löper de ovanligt långt förut på skrovsidan (jfr fig. 7.15, se även diskussion hos Nilsson 1987:104–105).

Under senare hälften av 1600-talet ersattes de fristående kupolerna av en variant som smälte ihop med skrovsidan. I skarvarna mellan brädorna som formade kupolernas tak placerades svängda ornament



Fig. 7.6. Flera böjda ornament med kulor eller pärlor har påträffats på *Riksäpplet*. Dessa har sannolikt varit placerade utanpå låringsgalleriernas tak. Foto: SMM.

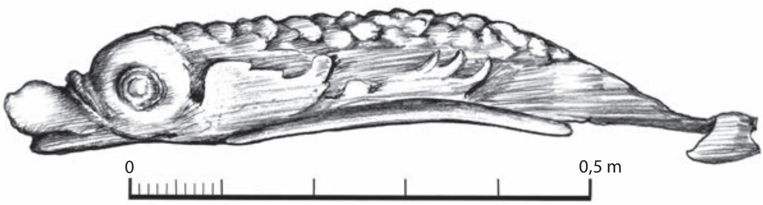


Fig. 7.7. Delfiner och fiskar ingår ofta som ett motiv i örlogsskeppens dekor. Kanske den här fisken varit placerad på låringsgallerierna? Illustration: Niklas Eriksson.

i form av på rad uthuggna kulor eller pärlor. Snarlika ornament återfinns bland annat på den ovan omtalade engelska modellen av skeppet *St Michael* (1669) (NMM inventarienummer SLR 00029) och på skeppet *London*. Sådana ornament har även påträffats på *Riksäpplets* vrakplats och härrör troligen från just låringsgalleriernas tak (fig. 7.6). Även den skulpterade fisken kan ha ingått i ett sådant arrangemang (fig. 7.7).

Att *Riksäpplets* akter var försedd med en synnerligen engelskinspirerad uppsättning skulpturer orienterade likt ett nät över skeppets akterspegel står utom allt tvivel. Flera omständigheter – att Sheldons modell Ö 3, liksom hans skepp *Kronan*, var försedd med låringsgallerier av engelskt snitt, samt att Sheldon fick köpa in åtskilliga kvantiteter marienglas just för gallerierna – indikerar att även *Riksäpplets* akter flankerades av liknande utbyggnader. Något som ytterligare understrukit skeppets engelska karaktär.

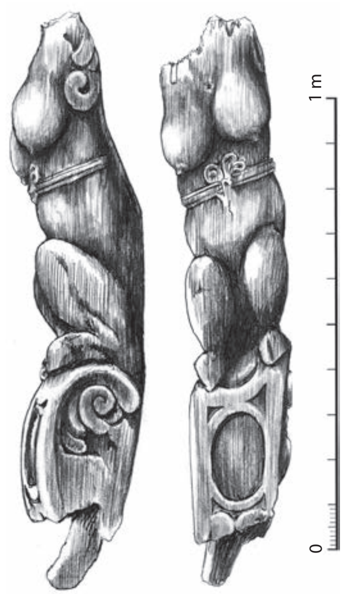


Fig. 7.8. En kvinna med bockfötter. Skulpturen har suttit längst till höger i en rad med fyra till åtta liknande skulpturer i det så kallade valvet, strax under den plana delen av skeppets akterspegel. Den i övrigt välbevarade skulpturens nedre ände är avbruten. Illustration: Niklas Eriksson.

En kvinna med bockfötter

På 1970-talet bärgades en figur som skiljer sig från de övriga karyatiderna (fig. 7.8). Precis som de andra avbildar den en kvinna med bar överkropp, så när som på ett band med en rosettliknande knut runt midjan – eventuellt för att ge sken av att skulpturen bundits till skeppet. Just denna skulptur är något fylligare än de andra men den stora skillnaden består i att den är försedd med ben och bockfötter. Skulpturen är i mycket gott skick men den nedre delen är avbruten.

Det går faktiskt att säga exakt var på *Riksäpplet* denna groteska varelse suttit och hukat med sina håriga knän. Den har varit placerad längst ner på den skulpterade delen av skeppets akter i den utskjutande delen som kallas valvet. Av kurvaturen att döma har den varit placerad längst åt styrbord. I valvet har hon haft sällskap av ytterligare fyra till åtta systrar. Åtminstone en av dessa har påträffats. Den är bevarad i ursprunglig längd även om själva kroppen är avsevärt eroderad (fig. 7.9).



Fig. 7.9. Den här skulpturen är en direkt parallell till den som avbildas i fig. 7.8. Den är bevarad i full längd men den övre delen med den bockfotsförsedda figuren har slipats ner av vattnets rörelser. Illustration: Niklas Eriksson.

Motsvarande skulpturer finns att beskåda på åtskilliga av de *navy board*-modeller som förvaras i National Maritime Museum i London. Ett fint exemplar bland dessa är modellen av skeppet *St Michael*, som byggdes 1669 och som har närapå identiska skulpturer i valvet i aktern (NMM inventarienummer SLR0002). Liknande groteska monster, om än inte lika porträttlika som de på *St Michael*, finns även på modellen Ö 3 (jfr fig. 7.4, H)

Figurernas huvuden saknas, vilket inte är så förvånande eftersom de utgjordes av separata maskaroner placerade i nivå med den horisontella list som avgränsar valvets ovankant. Figurernas huvuden skildes därför från kropparna när de lossnade från skeppet och föll till botten. Skisser, oljemålningar och modeller av engelska 1600-talsskepp, som exempelvis den nyss nämnda modellen av *St Michael* och Ö 3, visar att huvudena på de egendomliga varelserna som pyntade valvet utgjordes av grotesker, absurda masker med otäcka uttryck.

Åtminstone två sådana maskaroner har bärgats från *Riksäpplet*. Den ena bärgades av Olschanski redan på 1920-talet och Lenny Stackell beskriver den som ett bockhuvud (Stackell 1929). Den var när den påträffades kraftigt eroderad och svårtolkad. Dessvärre har maskaronen som eventuellt förblev i bärgningsfirmans ägo inte kunnat spåras. Kanske ansågs den vara i så dåligt skick, eller rentav så ful, att den inte köptes in till Sjökrigshistoriska samlingarna? De enda bilder som finns att tillgå är de som trycktes i *Stockholms-Tidningen* den 17 oktober 1921. De är dock för otydliga för att återges här. Att maskaronen var svårbegriplig understryks av att tidningens sättare placerat fotot av den upp och ner. Tittar man noga kan man dock urskilja såväl skägg som horn och ögon.

Det andra exemplaret som är i skapligt skick finns även det i privat ägo. Dess baksida har anpassats till en profilerad list på samma sätt som karyatiderna, något som ytterligare understryker att det ursprungligen varit placerat mot någon av de breda profilerade lister som korsat akterspegeln. Den iögonfallande tungan består av ett separat trästycke som tycks ha kanat ut något och förmodligen var den inte fullt så lång från början (fig. 7.10). I likhet med det exemplar som bärgades 1921 har det här exemplaret gjort sig utmärkt som huvud till den bockfotsförsedda kvinnan.

Även här finns paralleller som bärgats från systerskeppet *Kronan*. Åtminstone en maskaron som till storlek, utförande och karaktär påminner om de båda från *Riksäpplet* har påträffats där (jfr bild i Franzén 1985:51; jfr Einarsson 2016:210). De groteska figurerna längst ner på akterspegeln kontrasterar bjärt mot de väna änglalika karyatiderna som bildat en vertikal inramning av fönster och skulpturer högre upp i konstruktionen. I England var motivet med den bockfotsförsedda varelsen sedan länge ett etablerat inslag i skeppens utsmyckning, åtminstone sedan den legendariska *Sovereign of the Seas* sjösattes år 1637.

Bockfötterna, hornen och det groteska anletet ska tolkas mot bakgrund av de samtida föreställningarna om kvinnor som hade kontakter med djävulen. Liknande figurer avbildades på kopparstick och i böcker under slutet av 1500-talet och hela det följande seklet. Tron på antikrist, svart magi, tidens slut och världens stundande undergång existerade vid sidan av och som ett komplement till de etablerade statsreligionerna. Ibland var gränsen mellan den svarta magin och kyrkans läror hårfin. Det skedde en förändring i synen på trolldom under slutet av medeltiden, när den kloka gumman smältes ihop med antikrist och mynnade ut i det vi idag känner som häxor. Under 1500- och 1600-talet löpte en



Fig. 7.10. Maskaronen har med största sannolikhet utgjort huvud till de bockfotsförsedda skulpturerna i fig. 7.8 och 7.9. Tungan är tillverkad av en separat trädel. Illustration: Niklas Eriksson.

våg av häxprocesser genom Europa. Det är på illustrationer till bokverk som avhandlar dessa ohyggliga väsen som vi återfinner den groteska varelsen från *Riksäpplet* (se diskussion i exempelvis Håkansson 2014).

Den mest omfattande och ökända vågen av häxprocesser i Sverige är känd som Det stora oväsendet och varade mellan 1668 och 1676. Under perioden dömdes nära 300 personer till döden sedan de påståtts ha haft samröre med djävulen (se översikt hos Ankarloo 2007). När den värsta häxjakten bröt ut hade de djävulslika kvinnorna täljts fram och spikats upp på *Riksäpplets* akter. Men skulpturerna hade alltså utformades med en tydlig influens från England, där förföljelsen av påstått trollkunniga kvinnor var väl etablerad (se Scarre & Callow 2001).

Att häxprocesserna kom att nå ett så förödande omfång bottnade i såväl en allmänt vedertagen tro på djävlar, trolldom och häxor som en misstänksamhet gentemot kvinnor. I en kristen värld där Eva ansågs ha förorsakat syndafallet, framställdes kvinnor som veka och bräckliga; de kunde utan vidare hemfalla åt övernaturliga onda frestelser. Det torde inte ha varit någon svårighet för samtiden att förstå vad

som avbildats på *Riksäpplets* akter. Riksamiralen Lorentz Creutz, som omkom på *Kronan*, hade under delar av sin ämbetsmannamässiga karriär skickat kvinnor till bålet.

Engelska fönster

När Sheldon projekterade bildverket till *Riksäpplet* låg det nära till hands att kostnadsberäkna utifrån erfarenheter från tidigare byggen i England. Sheldon nämner för Strussflycht att skulpturerna på skeppet *London* varit mycket dyrbara och kostat 250 pund sterling (Stackell 1929:9, 14). Ett annat material som utgjorde en ansenlig utgift i sammanhanget var glasrutor.

Från ungefär 1600-talets mitt försågs de flesta engelska skeppens akterspeglar med dubbla rader stora fönster. *Riksäpplets* fönster framskymtar här och var i Strussflychts korrespondens med amiralitetet. Via honom meddelar Sheldon att det så kallade marienglaset[14] till fönstren på både *London* och *Naseby* kostade väldigt mycket pengar (Stackell 1929:10). Willem van de Velde den yngre har gjort två mycket detaljerade teckningar av *London* – 76-kanonersskeppet som exploderade och sjönk 1665. Den ena visar skeppet snett akterifrån, en vy som visar de diagonalt spröjsade blyinfattade fönstren (se fig. 7.11). Av fönsterglasåtgången att döma finns det faktiskt fog för att påstå att *Riksäpplet* hade en liknande fönsteruppsättning.

Även om vi inte vet exakt hur fönstren på *Riksäpplet* såg ut så finns det uppgifter om hur stora kvantiteter som gick åt, eftersom Strussflycht hela tiden behövde stämma av allt som rörde skeppets utförande med amiralitetskollegium i Stockholm, detta gällde inte minst fönsterrutorna (Strussflycht till riksamiralen 1661-10-07, Skoklostersamlingen RA):

> Jag sände med det lilla skeppet Jupiter, som gick härifrån och till Stockholm, trenne fönster […]. Det ena med fyrkantiga och tämligen stora rutor kostar 3 engelska skilling och det behövs 280 fot. Av det andra slaget, som också är en fot i fyrkant, samt smärre rutor, kostar 2 engelska skillings kvadratfoten. Av dessa behövs 180 fötter.

Totalt beställdes alltså 460 kvadratfot fönsterglas till *Riksäpplet*, vilket motsvarar drygt 38,5 kvadratmeter. De beställda glasrutorna skulle utan tvekan räcka till för att förse *Riksäpplets* akter med stora kvadratiska fönster enligt senaste engelska modell.

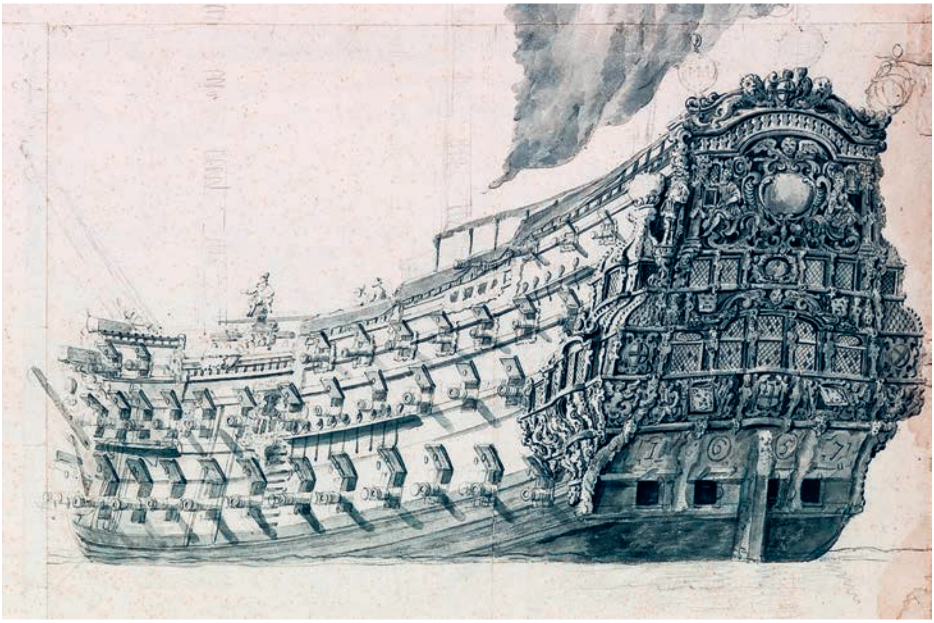


Fig. 7.11. Medan Francis Sheldon arbetade i England var han involverad i tillkomsten av skeppet *London*. Under bygget av *Riksäpplet* påpekade han för amiralitetet hur kostsamt det var med skulpturer och fönsterglas. Fönsterarrangemang och skulpturprakt på *Riksäpplet* torde ha påmint en hel del om motsvarande på *London*. Teckning av Willem van de Velde den yngre (Atlas van Stolk, inventarienummer 053652).

Agenter i olika länder kontaktades och det diskuterades huruvida glaset skulle beställas från Hamburg eftersom det var billigare där. Till sist tycks man dock ha enats om att beställa rutorna från England. Avgörande för beslutet ska bland annat ha varit att de beställdes via den nya bildhuggaren (Stackell 1929:14).

Sankt Georgskors

Fälten i det nät av stående karyatider och horisontella lister som inte upptogs av de exklusiva fönstren fylldes upp av olika skulpturer och ornament. Precis som i bildverket i övrigt så hämtades motiven till dessa ur en tämligen begränsad motivrepertoar. Ett motiv som ofta återkommer på bilder av engelska 1600-talsskepp är Sankt Georgskorset samt varianter på detta. På modellen Ö 3 återfinns liknande kors, dels

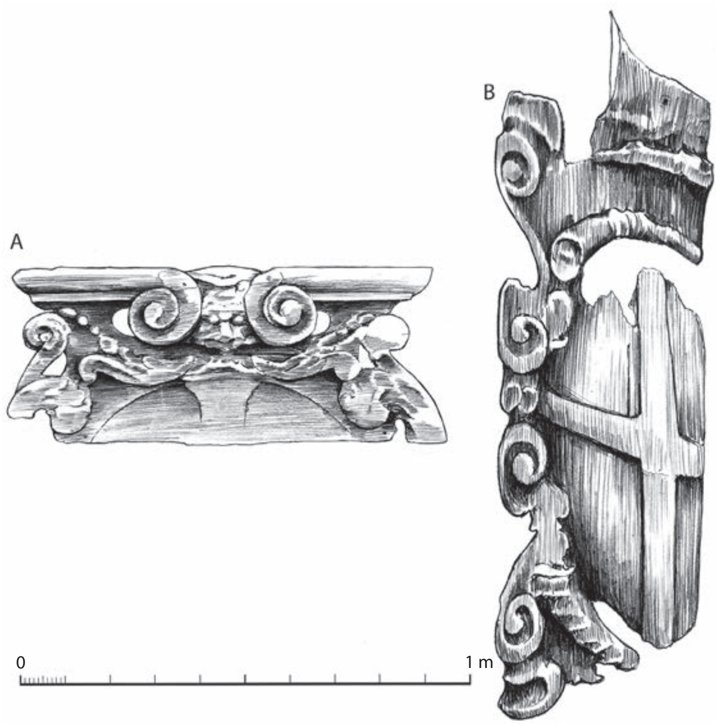


Fig. 7.12. Stående karyatider och breda horisontella lister delade upp aktern i olika rutor som antingen fylldes upp med fönster eller med olika ornament. A är övre delen av en stor sköld, kanske en bit av det svenska riksvapnet? B är en sköld med ett kors med en direkt parallell i de många Sankt Georgskorsen som återfinns på samtida engelska skepp. Illustration: Niklas Eriksson.

centralt på akterspegeln, dels på andra ställen i skeppet (fig. 7.4, I), och på van de Veldes skiss av skeppet *London* återfinns flera liknande former av korsemblem (fig. 7.11). På babordssidans låringsgalleri återfinns Sankt Georgskorset, som ju också är Englands flagga, och på styrbordssidans galleri Andreaskorset, som är Skottlands.

Ett stort korsemblem har även bärgats från *Riksäpplet* (fig. 7.12, B). Det är skevat för att passa in och harmoniera med det linjespel som skrovets former skapat. Förmodligen har det varit placerat långt ut mot akterspegelns kanter. Modellen Ö 3 har liknande emblem på gallerierna, vilka dock saknar själva korset (fig. 7.4, J). På det från *Riksäpplet* bärgade korsemblemet fylls utrymmet mellan den elliptiska ytan och skulpturnätet av växtimiterande ornament.

På de engelska fartygen symboliserade Sankt Georgskorsen den engelska flaggan och frågan som osökt infinner sig är hur denna omständighet hanterades på svenska flottans skepp. En ledtråd till svaret på frågan kan man få från ritningen av Wrangels jakt som finns i Skoklostersamlingarna. Den färglagda ritningen visar en brokig polykrom färgskala även om de mest bjärta kulörerna tycks ha bleknat med tiden. Långt akterut på skrovsidan, akter om det lilla låringsgalleriet, finns ett emblem som till formen är misstänkt likt de emblem som återfinns på samtida engelska skepp och det som bärgats från *Riksäpplet*. Här har dock korset på ett elegant sätt anpassats till ett nytt sammanhang och målats i gult och blått. Faktum är att det kors som återfinns centrerat ovanför kajutfönstren på modellen Ö 3 har målats på liknande sätt.

Riksvapen och keruber

Ett ännu mer tydligt sätt att kommunicera skeppets nationalitet var att förse akterspegeln med ett riksvapen. Hur riksvapnet skulle placeras på *Riksäpplet* kom att bli föremål för en hel del diskussioner. Sheldon menade nämligen att riksvapnet inte skulle få plats på *Riksäpplets* akterspegel utan ville placera det på sidan för att därmed göra plats för skeppets namn (Börjesson 1942:269).

Problematiken bottnade sannolikt i att Sheldon hade byggt enligt engelskt manér och att *Riksäpplets* akterspegel försetts med de dubbla rader stora fönster som hörde stilen till. Det platta partiet högst upp på akterspegeln som var tillgängligt för olika skulpturmotiv blev därmed kraftigt reducerat jämfört med hur det varit på tidigare skepp i svenska flottan. De holländska akterspeglarna, som var mer sparsamt genombrutna av fönster, hade erbjudit större utrymme för riksvapen och andra symboler. Det ska tilläggas att engelsmännen brottades med en liknande problematik då de dubbla fönsterraderna först introducerades (Laughton 1925:131–133). I slutändan lyckades dock Sheldon pressa in såväl riksvapnet som skeppets namn. Huruvida riksvapnet placerades över eller under skeppets namn är lite osäkert och amiralitetets förhållningsorder till Sheldon var att han fick välja själv så länge båda motiven hamnade på själva spegeln (jfr Börjesson 1942:269–270).

Ett fragment av vad som utgjort den övre delen av en sköld har också bärgats från *Riksäpplet* (fig. 7.12, A). Att döma av dess symmetri och

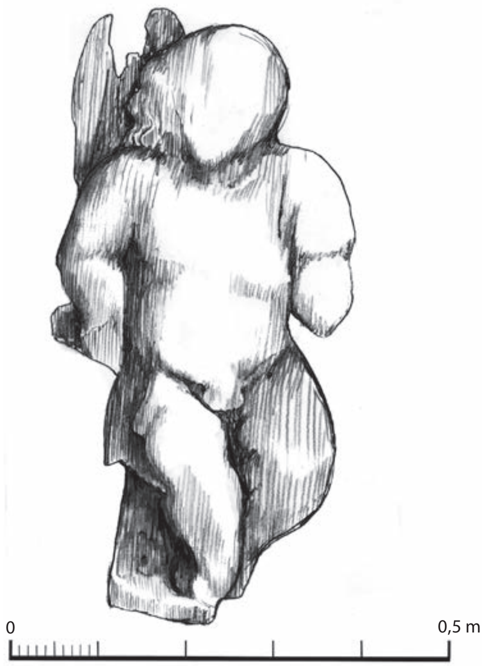


Fig. 7.13. Keruber och änglar var ett vanligt motiv i den tidigmoderna bild- och skulpturvärlden. Var detta vingförsedda exemplar placerats är dessvärre okänt. Illustration: Niklas Eriksson.

monumentala format har det varit centralt placerat på akterspegeln. Det utgör övre delen av en elliptiskt formad sköld vilken tycks ha varit avdelad med ett kors, varför det är frestande att se ornamentet som en bit av riksvapnet. Centralt placerad omedelbart ovan själva korset återfinns en liten grotesk maskaron inpressad mellan två voluter. Det är ett motiv som återkommer på andra exemplar av det svenska riksvapnet under 1600-talet (se t.ex. *Vasas* riksvapen och Börjesson 1942:274).

Keruber, små knubbiga barnänglar, är återkommande motiv i barockskulptur och så även på skepp (fig. 7.13–15). På engelska modeller samt på skisser och målningar uppträder de inte sällan på motsvarande sätt som Sankt Georgskorsen, inramade av vertikala karyatider och horisontella profilerade lister. Bland de från *Riksäpplet* bärgade skulpturerna som förvaras i Sjöhistoriska museets samlingar finns ansiktet från en sådan skulpterad putto (fig. 7.14). Dess grandiosa format och samtidigt grunda relief skvallrar om att skulpturen snarare varit place-

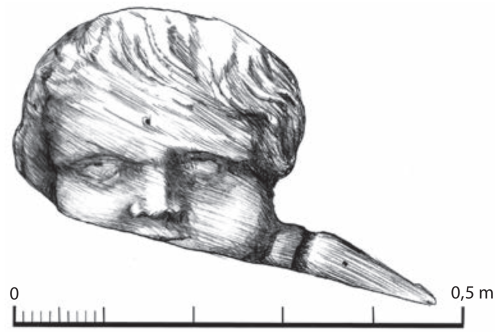


Fig. 7.14. Större kerubornament som av den grunda reliefen och det monumentala formatet att döma har varit placerad på akterspegeln. Illustration: Niklas Eriksson.

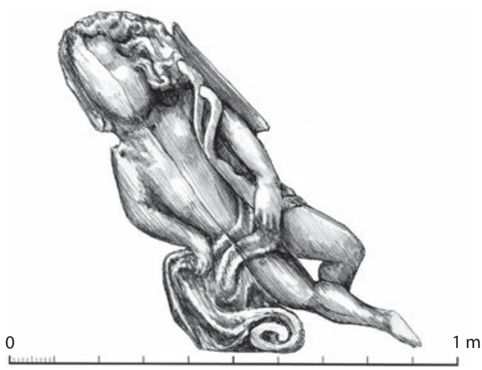


Fig. 7.15. Kerub bärgad med flera års mellanrum i två delar. I handen håller han en olivkvist, en symbol för den eviga freden. Kanske har keruben tillsammans med en spegelvänd tvilling flankerat och därmed accentuerat någon viktig symbol, såsom ett riksvapen eller ett släktvapen i *Riksäpplets* exteriör. Illustration: Niklas Eriksson.

rad i ett av akterspegelns fält än ramat in detsamma. Fältet mellan de horisontella fönsterraderna på det engelska skeppet *St Michael* (1669) ger en fingervisning om hur det kan ha sett ut (Franklin 1989:72–77).

Men keruberna användes även för att förstärka intrycket av sköldar och andra symboler. På *Vasas* akterspegel flankeras Vasaättens vapen av två keruber hållande var sin olivkvist, en välkänd symbol för fred. Genom att de knubbiga figurerna stöttar Vasaättens sköld har man markerat att Vasakungarnas insatser kommit i åtnjutande av den himmelska freden och friheten, som ges från ovan som en gåva från Gud (Soop 1978:67–68). Även på Møinichens målning av *Kronan* återfinns

keruberna, men där sitter de högst upp på akterspegeln, förstrött lutande ryggarna mot den enorma lanternan, medan de viftar med sina gröna fredssymboler. En snarlik kerub lyftes från *Riksäpplets* vrak så sent som 1985. Skulpturen var när den påträffades endast bevarad till hälften, men faktum är att den andra halvan bärgats från vrakplatsen några år tidigare (fig. 7.13).

Skulpturen föreställer en putto i helfigur. I sin vänstra hand håller han likt keruberna från *Vasa* och *Kronan* en olivkvist, medan han i den andra håller upp ett skylande lakan. Kroppens hållning indikerar att den varit placerad till höger om något centralt ornament. Kanske är den en direkt parallell till keruberna på *Vasa* och har tillsammans med en tvilling flankerat riksvapnet.

Kunglig närvaro

Claus Møinichens målning av slaget vid Öland kan på relativt goda grunder anses återge *Kronan* i detalj, varför vi stiftade bekantskap med den redan i det inledande kapitlet. Det har påpekats att den tjugoettårige Møinichen egentligen inte hade någon vidare talang för att måla skepp och att formerna är lite grovt tillyxade och proportionerna inte alltid de mest naturtrogna. Men detaljnivån är slående, i synnerhet vad gäller skeppens skulpturer.

Det finns därför anledning att betrakta målningen lite mer i detalj (se fig. 7.15). Samtliga skepp utom det kantrande och exploderande amiralsskeppet i förgrunden bär karaktäristiska holländska drag med platt vattenspegel. Förhållandet att just *Kronan* med sin rundgattade akter och sina väl tilltagna låringsgallerier är avbildat med sådan detalj har eventuellt en förklaring.

Det är känt att den kringflackande Sheldon tog med sig sina ritningar när han for omkring för att anlitas av olika nationer. När Møinichen målade *Kronans* undergång hade den egensinnige mästaren lämnat Sverige och byggde skepp för den danske kungen. Idén har framkastats att Møinichen fick hjälp av Sheldon, som gärna ville se till att det jätteskepp han byggt för svenska flottan verkligen avbildades så korrekt som det bara gick (Nilsson 1987:102). Det förefaller rimligt eftersom målningen avbildar skeppets karaktär så ingående. De legendariska marinmålarna Willem van de Velde den yngre samt den äldre arbetade på ett liknande sätt när de komponerade sina bataljscener. Genom att samla på sig ett stort antal skisser av fartygen i Europas flottor kunde

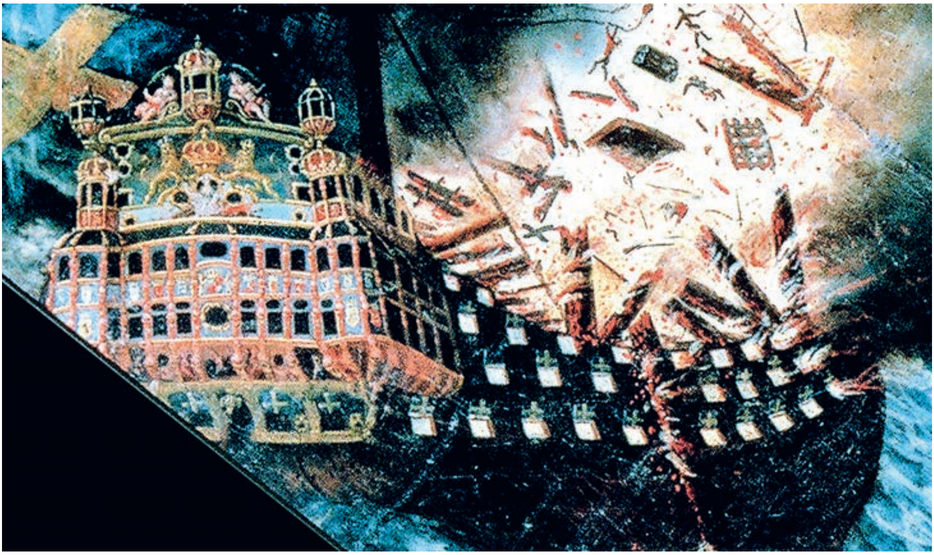


Fig. 7.15. I Claus Møinichens målning av slaget vid Öland har det exploderande skeppet *Kronan* avbildats med stor detaljrikedom. Kanske hade målaren Sheldons egna förlagor att utgå ifrån. Notera de polykromt färgsatta karyatiderna, hur lejonen som håller kronan framträder mot en blåmålad botten samt hur de skära keruberna viftar med sina gröna olivkvistar.

de återge de stridande skeppens karaktär med stor detaljrikedom. Det är därför lätt att känna igen skepp tillhörande namnkunniga amiraler på konstnärerna van de Veldes målningar och pennteckningar. Claus Møinichen kan således ha återgett *Kronan* direkt enligt skeppsbyggmästarens anvisningar.

På målningen har *Kronan* tydliga engelska drag. Förutom den rundade aktern märks karyatidernas tydliga vertikala pilasterverkan som tillsammans med de tvärgående, horisontellt orienterade och profilerade listerna bildar det typiska nätet runt fönster och vapensköldar.

Men även om det i allt väsentligt är ett skepp byggt på engelskt manér som avbildats så skiljer sig *Kronan* från de samtida fartygen i England på flera punkter. På engelska skepp var det vanliga att nationens vapen skulpterades i monumentalformat högst upp på akterspegeln med endast någon mindre skulptur som röjde namnet och avslöjade identiteten på skeppet (Laughton 1925:130–135). I Sverige var det i stället vanligare att det stora fältet på akterspegeln fylldes av en symbolframställning av skeppets namn. Detta var en sedvänja även inom det nederländska

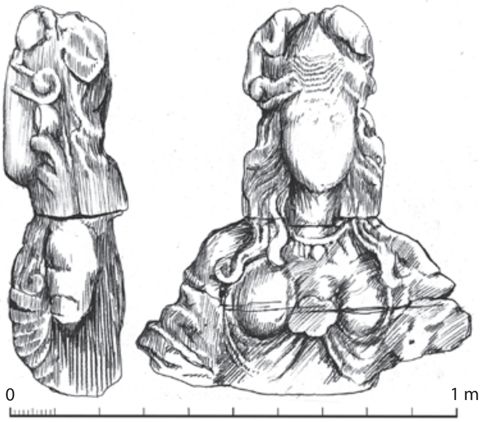


Fig. 7.16. Bysten som avbildar en figur med plymförsedd hjälm och långt lockigt hår har bärgats från *Kronan* och avbildar eventuellt den romerska gudinnan Minerva. Illustration: Niklas Eriksson.

skeppsbyggeriet och kanske hade företeelsen till och med importerats därifrån (för en diskussion om skeppsnamn och skulpturer se Eriksson 2014a:151–180; 2014b:385–408). Inte minst Møinichens tavla avslöjar att även danskarna använde sig av samma knep för att kommunicera skeppens namn till omgivningen.

På *Kronans* akterspegel återfinns en stor krona som hålls upp av två lejon. Tittar man noga därunder så ser man en skulptur i form av en byst. Det ligger nära till hands att se denna figur som avbildande den svenska kungen Karl XI. Liknande kungaporträtt förekom samtidigt på danska flottans skepp (jfr Probst 1996:27).

En skulptur som föreslagits motsvara denna centralt placerade kungabyst har bärgats från *Kronan* (jfr Einarsson 2016:148–149). Skulpturens ansikte är dessvärre kraftigt eroderat men den plymförsedda hjälmen och det långa ringlande håret är välbevarade (fig. 7.16). Karl X Gustav avbildas med en liknande hjälm på de ofta reproducerade målningarna av David Klöcker Ehrenstrahl (1628–1698) och på gravyrerna av Pufendorf. Det har föreslagits att skulpturen från *Kronan* har bröstharnesk, men kanske har den helt enkelt bröst? Skulpturen skulle mycket väl kunna avbilda gudinnan Minerva som dyrkades för sin vishet. I Sverige var Minerva ett frekvent motiv under drottning Kristinas regering, eftersom denna såväl i bilder som i dikter och på medaljer framställdes som Nordens Minerva (Haidenthaller 2013).

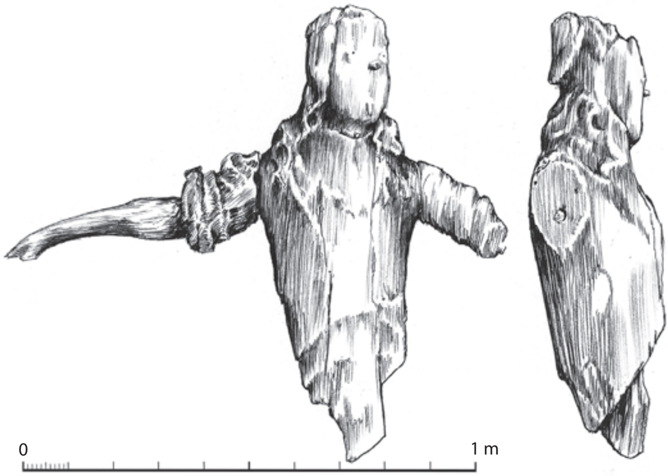


Fig. 7.17. Bysten bärgades från *Riksäpplet* på 1970-talet. Kanske är det en ung Karl X Gustav som avbildas. Näsan är förstärkt med en dymling och ögonens irisar är djupt skurna, vilket medfört att den fått ett märkligt uttryck efter att ansiktet eroderat. Den avbildade har långt lockigt hår samt någon form av plymförsedd hjälm. Man kan även skönja ett stort halsband och ett litet hakskägg. Illustration: Niklas Eriksson.

Men även den pfalziska kungaätten finns representerad bland de från *Kronan* bärgade skulpturerna, i form av Karl X Gustav i helfigur. I sin kungliga pondus poserar han iförd romersk rustning och plymförsedd hjälm (Einarsson 1997:216–217). Så oavsett om bysten avbildar Kristina som Minerva eller endast Minerva, så finns den svenska monarkens rötter bakåt i tiden representerade i skeppets exteriör, något som man bör bära med sig för att förstå några av skulpturerna från *Riksäpplet*.

Även från *Riksäpplet* har en byst av en ädel yngling bärgats (fig. 7.17). Skulpturens näsa är förstärkt med en dymling och ögonens irisar är djupt inhuggna. När ansiktet eroderats hårt av vattnets rörelser har det fått ett lite märkligt uttryck. Ett litet smalt skägg kan fortfarande urskiljas på hakan. Han är iförd en plymförsedd hjälm och långt lockigt hår. Det förefaller som om han har ett stort och tungt, men numera väldigt nednött, halsband på bröstet.

När *Riksäpplet* seglade in till Stockholm 1663 var Karl XI endast åtta år gammal. Av skäggväxten att döma kan det knappast vara han som avbildats. Förmodligen är det återigen hans far Karl X Gustav

som visas. Vid sin död var denne tämligen korpulent, varför det torde röra sig om ett ungdomsporträtt.

Ett liknande motiv återfinns på det drygt 40 år äldre skeppet *Vasas* akterspegel. Konsthistorikern Hans Soop har frågat sig om det inte är den unge Gustav II Adolf som visas där. Två gripar håller upp en krona över huvudet på kungen, som i sin tur sträcker ut armarna som för att framhålla alla de skulpterade symboler som återfinns därunder. Att det är gripar som håller kronan över den unge kungens huvud är knappast någon slump, menar Soop. Gripar förekommer förvisso rikligt inom heraldiken, och en som ofta omgav sig av dessa djur var Gustav II Adolfs far, Karl IX. I eftervärlden kallas han ofta för hertig Karl, vilket bottnar i att han under sina bröders regeringar var hertig av Södermanland, vars landskapsvapen föreställer just en grip (Soop 1978:57–62; 1992:62–67; 2007:95–98).

Omedelbart under Gustav Adolf på *Vasas* akterkrön finns elva så kallade balusterdockor som avbildar sex kvinnor och fem män, vilka tolkats som representanter för de fyra stånden (se diskussion hos Edman 2013). Vad den eroderade skulpturen från *Riksäpplet* sträckt armarna över är svårt att veta. Har han i likhet med motsvarande skulptur på *Vasa* hållit sina händer över representanter för folket, eller är det någon mer renodlat heraldisk framställning han hållit sina händer över? Riksvapnet, den pfalziska ättens vapen eller kanske självaste riksäpplet?

Färgsättning

Modellen Ö 3, liksom andra samtida engelska skepp, visar en monokrom färgskala, där skulpturerna framstod i guldimiterande färg mot en mörk, vanligtvis svart botten (se t.ex. Laughton 1925:266). Denna färgsättning tycks ha varit helt dominerande i den engelska flottan åtminstone efter att *Sovereign of the Seas* sjösatts 1637. De holländska skeppen var däremot polykromt bemålade. Figurer, skulpturer och olika ornament färgsattes i sin naturliga färgskala. Hur var då egentligen de svenska örlogsfartygen färgsatta?

I slutet av 1990-talet redovisades resultaten av ett omfattande forskningsprojekt kring färgsättningen av örlogsskeppet *Vasa*. Analyserna visar att detta gigantiska snusbruna museiföremål i ett avlägset 1600-tal hade formligen lyst av brokiga färger. Vildmän, riddare, romerska kejsare, lejon och mycket annat var målade i naturliga kulörer.

Att döma av votivskepp och målningar fortsatte man i Sverige med den brokiga färgsättningen även under andra halvan av 1600-talet. Ett fint exempel utgör den ovanligt välbyggda modellen av skeppet *Solen*, ett fartyg som ingick i samma eskader som *Kronan* 1676. Modellen, som troligen har hängt i en kyrka, är ovanligt detaljerad för att vara ett votivskepp. Vid restaurering påträffades en ursprunglig polykrom bemålning på skeppet (Svensson 1957:192–194).

Kanske är det inte alls så förvånande att skeppen förblev målade i bjärta färger även sedan det engelska manéret hade introducerats. Också träskulpturer på predikstolar, huvudbaner och anvapen i svenska kyrkor målades alltjämt polykromt. I flera fall arbetade flottans bildhuggare även med kyrkoskulptur (von Corswant-Naumberg 1999:95–110).

Det finns enstaka skriftliga uppgifter som avslöjar hur de svenska skeppen målades. *Riksäpplet* målades till exempel med gul och svart färg. Men tydligen var färgsättningen i det närmaste omvänd i jämförelse med med hur de engelska skeppen var målade. Det kan utläsas av en bisats i ett uttalande som rör bemålningen av *Solen*, alltså det skepp som avbildats med det nyss nämnda votivskeppet. Om detta skrev Amiralitetskollegium att det skulle ”anstrykas med gul färg och svarta lister som på Äpplet, Wrangel och Solen skett” (citat i Börjesson 1942:272).

Tittar man återigen på hur *Kronan* avbildats på Møinichens målning så framgår att färgsättningen avviker från den gängse engelska. De två lejonen som håller den förgyllda och rödmålade kronan avtecknar sig mot en blå botten. *Kronan* var för övrigt inte det enda skeppet i den svenska flottan med en dylik färg. År 1679 målades nämligen fregatten *Famas* akterspegel himmelsblå (Börjesson 1942:171). Även Tomas Days skepp *Nyckeln*, vars akterspegel komponerats av Sheldon, målades blått (Jfr Lundgren 2000:51). Det finns därför all anledning att förmoda att även *Riksäpplet* hade en blåmålad akterspegel.

Frågan är hur det var med skulpturerna. På Møinichens målning är skulpturerna naturalistiskt färgsatta i en polykrom färgskala. De två keruberna som förstrött lutar sig mot *Kronans* stora lanterna på akterspegelns krön viftar med grönmålade fredssymboler i form av olivkvistar. Även karyatiderna på *Kronans* akter är naturalistiskt målade i olika kulörer och det förefaller troligt att motsvarande skulpturer på *Riksäpplet* haft en liknande färgsättning. Sannolikt skulle det med analyser av färgfragment, liknande dem som genomförts på *Vasa*, och på sikt gå att ta reda på betydligt mer om hur såväl *Kronan* som *Riksäpplet* var bemålade.



Fig. 7.18. Även om det är ett mindre fartyg, som dessutom byggts om till brännare, så ger modellen Ö 24 en ganska bra bild av färgsättningen på ett svenskt skepp under Karl XI:s tid. Sidorna är ockragula, berghulten svarta, akterspegeln blå och skulpturerna polykroma. Foto: Niklas Eriksson.

Modellen Ö 24, som felaktigt kallats *Postiljonen* och som av allt att döma är från Karl XI:s tid, har en i stor utsträckning intakt bemålning. Skrovets sidor är målade i en ockragul ton och berghulten, de kraftiga bordgångar som löper ovan vattenlinjen, är svärtade. Akterspegeln är blå och flankeras av två polykromt bemålade figurer i romersk rustning. Färgskalan stämmer således överens med uppgifterna om färgsättningen på de andra svenska skeppen vid tidpunkten (fig. 7.18).

Regalier lika som bär

Att enstaka skulpturelement, såsom de karyatider som placerats mellan fönster och vapensköldar i aktern på såväl *Riksäpplet* som *Kronan*, är närapå identiska har redan påpekats men mycket tyder på att själva

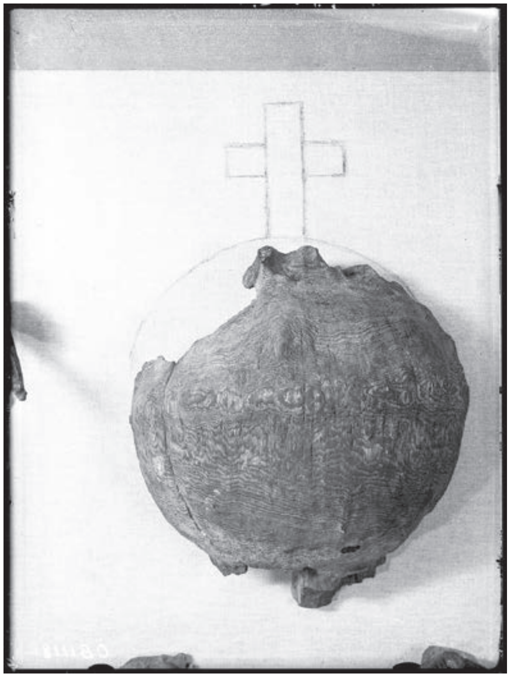


Fig. 7.19. Kanske bärgade Olschanski själva riksäpplet från vrakplatsen i samband med arbetena där 1921 (SMM inventarienummer F087717C).

kompositionen var likartad på de olika skeppen som uppkallats efter riksregalierna. I stora drag formgavs de av en och samma person, nämligen Francis Sheldon.

När han planerade sniderierna på *Riksäpplet* befann han sig i Göteborg och kommunicerade brevledes genom Strussflycht med amiralitetet i Stockholm. Byggandets fortskridande rapporterades kontinuerligt och *Riksäpplets* tänkta skulpturprakt godkändes av amiralitetet mot bakgrund av den ”shamplun” som Sheldon sänt för påsyn (Stackell 1929). I aktern på *Riksäpplet* ska det ha funnits ett särskilt stort snidat och förgyllt äpple och därunder namnet på ”det svenska manéret”. Att namnet angavs under äpplet förefaller eventuellt lite märkligt eftersom det skulpterade äpplet kommunicerade vad skeppet hette. Eventuellt har just denna skulptur bärgats från vraket (fig. 7.19). Hjalmar Börjesson har tolkat ordalydelsen som att *Riksäpplets* akterspegel förutom det skulpterade äpplet även hade en skylt med namnet skrivet (Börjesson 1942:269).

Att namnskulpturer skulle vara något specifikt svenskt, att de skulle vara en del av ”det svenska manéret”, är intressant. Det som förmodligen åsyftas är snarast det faktum att det stora fältet på akterspegeln på *Riksäpplet* rymde skeppets namn, medan man på motsvarande parti på skeppen i den engelska flottan hade landets riksvapen (jfr Laughton 1925:130–135). *Riksäpplets* akterspegel var således precis som *Kronans* i stora drag utformad i engelsk stil sånär som på att den övre delen av akterspegeln upptogs av skeppets namn.

Oavsett om den ”shamplun” som Sheldon översände till amiralitetet var en tredimensionell modell eller en tvådimensionell ritning på papper, visar den att han var väl förtrogen med att planera och kommunicera sina tankar och projekt med skalenliga avbildningar. Att han dessutom hade talang och känsla för skeppsdekoration illustreras av att han anlitades för regelrätta ritningsuppdrag. Amiralitetet uppdrog åt Sheldon att rita akterspegeln till det skepp som Thomas Day byggde på Bodekulls varv i Blekinge, nämligen skeppet *Nyckeln* som sjösattes 1664 och som alltså fick överta namnet från Days första skepp, vilket döpts om till *Saturnus.* För *Nyckeln*, som för övrigt ingick i samma eskader som *Riksäpplet* under otursåret 1676, skickade amiralitetet följande instruktion till Sheldon:

> Tag på Eder det omaket att ju förr ju hellre göra en ritning efter det nyaste och sirligaste manér, som för denna tiden uti England brukat bliva.

När ritningarna över akterskepp och galleri färdigställts översändes de till amiralitetet för godkännande (Lundgren 1997:27, 2000:19).

Idag saknas avbildningar av *Nyckelns* akterspegel men några kommentarer kring kompositionen och utplaceringen av olika symboler finns bevarade. Genom dessa är det i viss utsträckning möjligt att frammana bilden av skeppets akter. Riksamiralen Carl Gustaf Wrangel var mycket engagerad i skeppens utseende och ville ha det svenska riksvapnet högst upp på skeppets akter och avsåg att i det stora fältet på aktern ”låta uthugga en stor och nyttig nyckel, som bliver hållen utav två lejon” (Amiralitetskollegium, Registratur 1663-11-06, KrA, även Börjesson 1942:272; Jakobsson 2000:24–25). Arrangemanget känns igen från Møinichens avbildningar av såväl *Kronan* som *Svärdet*.

Galjon

En annan detalj som riksamiralen hade synpunkter på var galjonen. Wrangel ansåg ju att galjonen som Sheldon avsåg för *Riksäpplet* var för kort. Sheldon hänvisade då till ”modellen av hela skeppet”, vilket förmodligen är Ö 3 (Strussflycht till riksamiralen 1661-09-22, Skoklostersamlingen, RA). Wrangel föredrog lite längre galjoner framför de kortare som blivit populära vid 1600-talets mitt. Denna åsikt delades emellertid inte av övriga amiralitetet, som tycks ha sett lite mer praktiskt på saken. Motsättningen framskymtar i ett av Amiralitetskollegiets protokoll: ”Amiral Strussflycht skulle notificeras om galjonens byggande […] så den inte blev för kort.” Carl Gustaf Wrangel var av den meningen att ”det vanskapar ett skepp om galjonen är för mycket avstympad”. Holmamiralen menade dock att ”det är en stor last och tyngd för ett skepp om det har för stor galjon, såsom skeppen Scepter, Äpplet [det förra skeppet med detta namn, som byggdes parallellt med *Vasa*] och andra stora skepp i de förre tiderna haft”. Wrangel menade dock att det ”var nu intet behov av att göra den alltför plump och av grovt virke som kunde besvära skeppet”. Han lovade även att göra en ritning av hur galjonen skulle utföras (Amiralitetskollegium protokoll 1660-10-16, KrA, jämför diskussion hos Jakobsson 1999:240–242).

Det enda ornamentet från *Riksäpplet* som med säkerhet härrör från galjonen bärgades 1921 och är det som Lenny Stackell kallar ”skägget under galjonsbilden” (Stackell 1929:26). Det utgörs av en svagt böjd genombruten fris som löpt under själva galjonskorgen. Frisen är kraftigt eroderad och det är svårt att urskilja vad ornamenten avbildat (fig. 7.20). Vinkeln i dess ena ände visar att det är den innersta delen av skulpturfrisen som har bevarats.

Liknande galjonsfriser finns bevarade från *Vasa* och från skeppet *Svärdet*. Eventuellt avbildar båda dessa friser den grekiska sagan om Peleus frieri till havsnymfen Thetis. Havsnymfen försökte undslippa Peleus frieri genom att förvandla sig till olika djur såsom ormar, fåglar och fiskar. Även figurerna på *Svärdets* skulpturfris stämmer in på berättelsen, i synnerhet som de avbildats i en närapå upplöst form, som om de vore stadda i förvandling (jfr Soop 1978:129–134; 1999:166–170; 2007:81–83, rörande *Svärdet* se Eriksson 2017b). Dessvärre är *Riksäpplets* galjonsfris alltför eroderad för att man ska kunna fastställa några likheter.

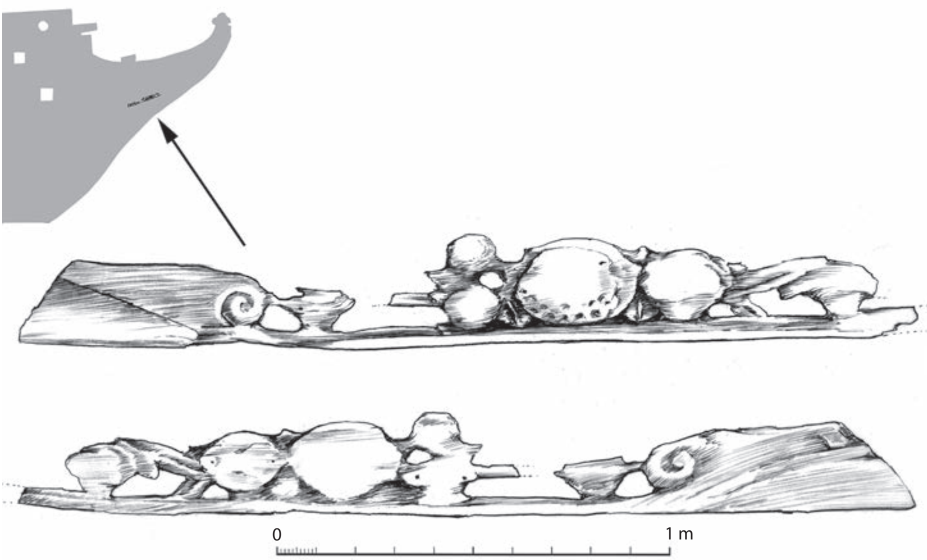


Fig. 7.20. Det så kallade galjonsskägget består av en genombruten fris som löpte utmed undersidan av galjonen. Tyvärr är den väldigt kraftigt eroderad och därmed svårtolkad. Illustration: Niklas Eriksson.

Under hela 1600-talet var lejonet det utan tvekan vanligaste motivet för galjonsfigurer, oavsett om skeppen byggdes i England, Sverige eller Nederländerna. De största skeppen utgjorde dock i vissa fall undantag. Skeppet *Naseby* hade till exempel ett ryttarporträtt av Oliver Cromwell som galjonsfigur. Efter restaurationen i England blev dock lejonet återigen det vanligaste motivet (Laughton 1925:67–75). Kanske bidrog Sheldons inblandning i bygget av Cromwells skepp till att Ö 3 försågs med ett ryttarporträtt? Att modellen Ö 3 fungerade som en viktig förlaga när *Riksäpplet* byggdes torde ha framgått vid det här laget, men det är tveksamt om *Riksäpplet* förseddes med en liknande ryttarskulptur. Dessvärre saknas handfasta uppgifter om *Riksäpplets* galjonsfigur. Däremot finns information om andra skepp.

Vasas galjon är försedd med ett stort lejon som håller en sköld med Vasaättens vapen (Soop 1992:189–192). *Vasa* är förvisso nära 35 år äldre än *Riksäpplet*, men som framgått av diskussionen inom amiralitetet anfördes det äldre skeppet *Äpplet* och även *Scepter* som exempel i diskussionerna kring galjonens utformning. Även de med *Riksäpplet* samtida skeppen *Svärdet* och *Nyckeln* var försedda med lejon. Precis

som på *Vasa* så indikerades namnet genom att *Svärdets* galjon hade ”ett lejon med ett svärd i högra framramen” (KrA, Am koll, registratur jan 1663). Motsvarande figur på skeppet *Nyckeln* höll en nyckel (Jacobsson 1999:237, 241). Det förefaller därför troligt att *Riksäpplets* galjon, när den hade gjorts lite längre efter Carl Gustaf Wrangels anvisningar, försågs med ett lejon som höll ett riksäpple med tassarna. Den enda något så när samtida bilden av *Riksäpplet* är den som återfinns på epitafiet över Garff. Som framkommer ovan är framställningen knappast porträttlik, men det kan konstateras att skeppet ändå har ett lejon längst fram på galjonen (fig. 2.4).

Från holländskt till engelskt utseende

De första stora skeppen som byggdes av engelska skeppsbyggmästare i Sverige och som fick namn efter härskarsymbolerna – *Kronan*, *Riksäpplet* och *Nyckeln* – förefaller ha utgjorde en egen grupp av fartyg rent utseendemässigt. Deras arkitektur och skulpturala utsmyckning bestod av ett hopkok av influenser från holländskt och engelskt skeppsbyggeri, varsamt omrört av Francis Sheldons hand men hela tiden övervakat och avsmakat av det svenska amiralitetet.

Skeppet *Svärdet*, som givetvis också hör hemma bland dessa, framstår som ett slags halvsyskon. Som redan poängterats byggdes detta skepp enligt holländskt manér. Vraket efter *Svärdet* bär tydliga holländska drag. Detsamma gäller såväl Dahlberghs teckning av skeppet när det ligger vid Skeppsholmen som Møinichens målning som visar slaget vid Öland. I det senare fallet har målaren, precis som med *Kronan*, avbildat *Svärdet* mycket sakligt avseende detaljerna (fig. 7.21).

Aktern är plattgattad och i enlighet med manéret har akterspegeln en enkel rad stora kajutfönster, medan de övre nivåerna i aktern i stället har försetts med runda öppningar. *Svärdets* akter saknar även den för engelska skepp så karaktäristiska pilasterverkan som de på höjden staplade karyatiderna skapat. Centrerat under kajutfönstren sitter en sköld med de tre kronorna. Högst uppe på akterspegeln sitter en kungakrona och under den en sköld. Förmodligen är det Karl XI:s namnschiffer som avbildas där. På det stora fältet i aktern återfinns två lejon vilka håller ett skulpterat svärd i monumentalformat (för beskrivning av *Svärdet* se Eriksson 2017b).

Svärdet byggdes i Stockholm samtidigt som *Riksäpplet* byggdes i Göteborg. Under 1663 låg de båda nybyggda skeppen nedanför slottet



Fig. 7.21. Utsnitt av Claus Møinichens målning av slaget vid Öland som visar hur *Svärdet* omringas av fientliga skepp. Skeppet har framställts med karaktäristiskt holländska drag med platt akterspegel och en enkel rad med fönster på akterspegeln. Bild beskuren. Det Nationalhistoriske Museum, Hillerød.

i Stockholm och besågs av den hänförde franske kammartjänaren. I stort sett skulle de två skeppen ligga för ankar bland svenska flottans övriga skepp på Skeppsholmen till skånska krigets utbrott. När *Riksäpplet* för första gången anlände till huvudstaden så var skeppet en särling. Även om färgsättningen kan antas ha motsvarat de andra skeppen och även om skulpturarrangemanget, med namnet och riksvapnet, var komponerat enligt ”det svenska manéret” så representerade *Riksäpplet* en ny stil.

Tidigmoderna skeppsbyggnadsmanér kan kanske framstå som snäva forskningsområden inmutade av enstaka specialintresserade personer. Men just det faktum att flera samtida informanter, vilka knappast hade skeppsbyggeri som kompetensområde, ändå nämner de olika traditionernas existens, ställer saken lite på sin spets. Den namnlöse kammartjänaren gjordes observant på att *Svärdet* och *Riksäpplet* byggts av mästare från olika nationer – även om han hade fått de båda skeppsbyggmästarnas nationaliteter om bakfoten och menade att den ene var italienare och den andre tysk (Oscarsson 2013:169–170).

Också Magalotti kommenterade hur *Kronan* förenade det bästa ur de båda traditionerna. Att arkitekturen på Sheldons skepp avvek från arkitekturen på de övriga skeppen tycks ha varit ett samtalsämne i vida kretsar, långt utanför skeppsgårdarna och amiralitetet. Åtminstone var de av sådant allmänintresse att frågan snappades upp av tillfälliga besökare. Att Åke Rålamb så konsekvent separerar engelskt och holländskt skeppsbyggeri i *Adelig öfning* är ytterligare ett uttryck för att det fanns en polarisering.

Men kanske kan man ana något mer i det faktum att de olika skeppens manér omtalades bland människor utanför den direkta sjömilitära kretsen. Kanske bottnar kommentarerna kring de nya annorlunda skeppen i en säkerhetspolitisk oro? I den sjökrigshistoriska litteraturen framställs det som att övergången till engelskt manér skedde genom att Karl X Gustav i ren fåfänga valde en annan stil än tidigare. Detta faktum illustreras ofta av anekdoten om att han vid åsynen av den engelska flottan lär ska ha blivit så begeistrad att han sade att han skulle ha sådana skepp om han ”så måst sälja sin jacka” (Nilsson 1987:88; Lundgren 2000:9). I realiteten var dock övergången från ett skeppsbyggeri till ett annat ett resultat av storpolitiska intentioner och globala ekonomiska processer. Det handlade om en omställning till en ny verklighet utanför Östersjöområdet, bland annat som en följd av kraftmätningarna under engelsk-nederländska krigen.

Skeppen kan alltså betraktas som en materialisering av ett militärt samarbete. Övergången från holländskt till engelskt manér var ett uttryck för ett alliansskifte. De i huvudstaden uppankrade skeppen skvallrade för varje besökare i staden om att Sverige nu närmade sig England. De eroderade, spruckna och mer eller mindre fragmentariska skulpturerna från *Riksäpplet*, liksom den stora merparten av skeppet som fortfarande ligger kvar vid skäret Äpplet, utgör skamfilade fragment av stormaktstida storpolitik.

KAPITEL 8

Slutsatser

Återkommande flaggdagar eller monument i form av allt från bronsstatyer till målningar, museiutställningar och tillhörande samlingar, är företeelser med vilka särskilda händelser eller personer uppmärksammas. Fornlämningar som skeppsvrak kan tveklöst fungera som sådana företeelser förutsatt att de laddas med betydelser och berättelser som av olika anledningar anses önskvärda att minnas.

Anledningen till att *Svärdet* och *Kronan* intagit så centrala positioner i historien är att de kan associeras med färgstarka historiska karaktärer. *Svärdet* förknippas med sjöhjälten Claes Uggla medan *Kronan* förknippas med den hetlevrade adelsmannen Lorentz Creutz, som förkroppsligar den självmedvetna stenrika aristokrati som så ofta lyfts fram som ett karaktäristiskt historiskt inslag. Polariseringen mellan den kompetente Uggla och den högadlige Creutz lyfts fram som ett besynnerligt exempel på det stormaktstida ståndssamhället, som från en nutida horisont ter sig så förunderligt. Flera populära beståndsdelar i berättelsen om det svenska 1600-talet kan kanaliseras genom de två skeppen. *Riksäpplet* saknar däremot kopplingar till lyskraftiga karaktärer.

Vraken fungerar som illustrationer till färgstarka berättelser och bär samtidigt på dem, ungefär på samma sätt som trofékanonerna gjorde redan under 1600-talet. Kanonerna sågs som minnen från tidigare segrar och erövringar och vördades som omistliga klenoder. De som åt och sov intill dem, laddade och avfyrade dem var säkerligen medvetna om de uppbyggliga berättelser som förknippades med just dessa eldrör. Det rör sig om ting laddade med en särskild erfarenhet. Även när kanonerna smälts ner och gjutits om har man i flera fall påmint om själva metallens bakgrund och historia med små ingjutna skriftliga kommentarer.

Svarteken hade en liknande funktion. Om det endast hade varit mörknad ek som efterfrågades av möbelsnickarna så hade man kunnat bärga virke från åtskilliga vrak efter handelsfartyg, allmogefarkoster och liknande på betydligt mer lättillgängliga platser än dem där *Riks-*

äpplet, *Nyckeln*, *Enigheten* och *Rikswasa* låg. Vraken mellan Skeppsholmen och Kastellholmen mitt inne i Stockholm omtalades redan under 1920-talet av sjökrigshistoriska pionjärer som Jacob Hägg, men inte som relikter från en ärevördig stormaktstid utan som en sanitär olägenhet som helst skulle muddras bort. Hägg menade att de störde kulturmiljön (Joakimsson 2013). De oidentifierade fartygsskroven i innerstadens vatten kunde inte användas för att påminna om en redan känd berättelse.

Det hela för tankarna till hur historiska skeppsvrak används i såväl populärvetenskapliga som mer akademiska sammanhang. Det är de vrak som kan kopplas till sensationella berättelser som lyfts fram – skeppsvrak med särskild erfarenhet om man så vill – medan de som inte utmärkt sig på samma positiva sätt blir i det närmaste ointressanta. Stor vikt läggs ofta vid att försöka återfinna skeppsvrak i skriftliga källor, och eftermedeltida skeppsvrak som saknar känd identitet ägnas ytterst lite intresse (se diskussion hos Cederlund 1997; Harpster 2013; Eriksson 2014a; 2015a). Den arkeologiska potentialen, att det med utgångspunkt från skeppet som materiell kultur går att vinna humanvetenskapliga insikter, negligeras. En arkeologisk analys av skeppsvrak måste tränga igenom en hinna bildad av decennier av sjökrigshistoriskt orienterad forskning som syftat till att *förklara* till synes stumma lämningar med hjälp av nationella berättelser.

Från sjöofficerare till arkeologer

Ett viktigt resultat av den här studien är att bröderna Olschanski knappast ensamma ska lastas för att ha raserat vraket av *Riksäpplet*. Kanonbärgningen under 1600-talet, dynamitsprängningen under 1800-talet och flottans bärgningsverksamhet under 1900-talet har farit nog så hårt fram mot det gamla regalskeppet. Hur kommer det sig egentligen att just bröderna Olschanskis verksamhet pekats ut som avgörande för *Riksäpplets* förvandling från ett sjunket skepp till ett ödelagt vrak, när exempelvis flottans verksamhet helt tycks ha undgått sådana omdömen?

Olschanskis var i likhet med Stockholms dykeribolag kommersiella aktörer. De bärgade objekt från svenska flottans skepp i syfte att omsätta de tillvaratagna fynden i reda pengar. Flottans historia har i stor utsträckning skrivits av sjöofficerare, vilka fungerat som experter på såväl äldre tiders sjökrig som örlogsfartyg. Därigenom kan de anses

äga ett kulturellt kapital (för diskussion kring begreppet, se Bourdieu 1986), en förtrogenhet med de normer och värden som hör den svenska försvarsmakten till. Detta har gett dem legitimitet att inte bara uttala sig om sjökrigshistoriska spörsmål utan tydligen också att göra ingrepp i sjunkna krigsfartyg. I motsats till Olschanski kunde de argumentera för att ha bärgat resterna av *sina egna skepp*.

Olschanskis tillstånd till bärgning från *Riksäpplet* villkorades genom att två lämpliga personer utsågs som kontrollanter under arbetet, en som representant för Riksantikvarieämbetet och en just för flottan (Kungl. Maj:t Dnr 663). En kommendör C. Ribén menade i samband med detta (*Aftonbladet* 1921-08-26): ”En icke sakkunnig kan ju lätt förbise ett till synes värdelöst föremål, som dock inför vetenskapen har stort värde, och det torde därför vara av stor vikt att arbetet med ’Riksäpplets’ bärgning sker under vederbörlig kontroll.” Medan förhistoriska skepp och båtar grävdes ut, analyserades och publicerades av professionella arkeologer redan under 1800-talet, så var det alltså helt andra aktörer som gav sig i kast med vrak från medeltiden och senare perioder. Under 1920-talet utfördes en ”sakkunnig” bedömning av fynd bärgade från stormaktstida skepp av flottan själv.

Jag har inte påträffat några uppgifter om att Olschanskis arbeten skulle ha varit utsatta för kritik medan de pågick. Det var egentligen först på 1950-talet, då flottan och Sjöhistoriska museet återupptog bärgningsverksamheten, som uppfattningen att de kommersiella bärgningsföretagen förstört vraket uttrycktes i text. Kommendör Hamiltons utsaga vägde så tungt att den inte tycks ha behövt ifrågasättas (jfr Hamilton 1957:170), trots att han själv aldrig hade dykt på platsen. När Anders Franzén tog vid och jobbade vidare med de vrak som bröderna Olschanski och Lenny Stackell uppmärksammat, kom Olschanskis att personifiera oseriös verksamhet på äldre skeppsvrak.

Journalisten Simon Moser har i ett radioprogram och en personligt hållen dokumentärfilm beskrivit att Franzén och bröderna Olschanski förvisso delade intresset för historiska skeppsvrak, men levde och verkade under olika sociala förutsättningar. Anders Franzén kom från ett borgerligt hem medan familjen Olschanskis var andra generationens judiska immigranter, en aspekt som inte ska förringas (jfr Moser 2012a; 2012b; Granskningsnämnden för radio och tv Dnr 11/01097 och 1797). De dryga tre decennier som passerade mellan Olschanskis dykningar och Franzén och Hamiltons arbete sammanföll med mellankrigstidens och andra världskrigets ursinniga antisemitism.

Det ofördelaktiga och orättvisa eftermäle som bröderna Olschanski fick under samma period kan mycket väl ha färgats av detta. Något som tyder på att Edward Hamilton hyste antisemitiska värderingar har inte påträffats, och att hans utsagor om Olschanskis påstådda sprängningar av *Riksäpplet* förefaller stödja sig på hörsägen och andrahandsuppgifter (jfr 1957:170).

Det är således hög tid att nyansera bilden och portionera ut ansvaret för skeppets nedbrytning på alla de andra aktörer som varit inblandade, inte minst flottan. Ingen skugga ska dock falla över den historiska forskning som utförts av sjöofficerare. Lenny Stackell utgör här ett strålande exempel och hans insatser rörande *Riksäpplet* och andra skepp är betydande, något som förhoppningsvis framgår av hur frekvent jag refererar till honom. Men Stackells forskning grundade sig uteslutande på arkivmaterial, på skriftliga källor. Analysen och tolkningen av själva vraket och de bärgade fynden har länge lyst med sin frånvaro, något som i viss utsträckning hänger samman med den genomgående avsaknaden av arkeologer bland dem som på olika sätt har verkat på *Riksäpplet*.

I det här sammanhanget måste även påpekas att vraket länge var avstängt för andra än försvarsmaktens dykare. När platsen på inrådan av Hamilton och Franzén fridlystes i början av 1950-talet stängdes vraket för civila dykare. Först när fornminneslagen 1967 även kom att omfatta historiska skeppsvrak fick också allmänheten tillträde till *Riksäpplet*. Först efter detta har det varit möjligt även för personer utan ett förflutet inom flottan att besöka skeppet.

Från partikulärt till generellt

Under senare år har många humanistiska discipliner upplevt ett förnyat och fördjupat intresse för det materiella. Detta vitaliserade engagemang i tingen omtalas ibland som ”den materiella vändningen” och kan betraktas som en efterföljare till ”den språkliga vändningen”, som tog avstamp i poststrukturalism och hade fokus på diskurs och symbolism (se översikt hos t.ex. Trentman 2009; Hicks & Beaudry 2010). Bland historiker har detta kanske framför allt kommit till uttryck i studier kring vardagsliv och konsumtion (se t.ex. Roche 2000). Vardagliga ting som människor ständigt omger sig med eller konsumerar erbjuder en ingång till en historisk förståelse som delvis skiljer sig från framställningar av händelser, skeenden och förlopp. Studier av det materiella

är ett sätt att komma åt normaltillståndet mellan de stora händelserna – det som skapat förutsättningarna för just det sensationella.

Den materiella världen kan sägas utgöra själva grundförutsättningen för mänskligt agerande och för historiska skeenden. Samtidigt är det ofta skeendena eller snarare de partikulära händelserna, som går utanför den normala rutinen, som blir uppmärksammade. Arkeologi kan i många fall beskrivas som ett sätt att närma sig vardagliga förhållanden i det förflutna. Vardag är förvisso ett något svårfångat begrepp och kan beskrivas som ”till synes oviktiga aktiviteter”. Här räcker det dock med att definiera det utifrån vad det *inte* är (se diskussion i Upton 2002:707; Goodwin 2002:188–190, även Eriksson 2014a:37–52). I det här sammanhanget är det *inte* sjötåget 1676! Poängen är att ett vrak som *Riksäpplet* kan användas för att förstå något om 1600-talets vardag; *Riksäpplet* fanns där mitt i stormaktens huvudstad, så gott som varje dag i över tio års tid. Självklart inträffade vissa avbrott i detta kajliggande när skeppet användes för transporter av olika slag. Symptomatiskt är kanske att den enda resa som finns beskriven, utöver sjötågen 1675 och 1676, är den när *Riksäpplet* användes för att skjutsa ett furstligt brudpar.

De ting som kanske utövar störst inflytande på oss är de som vi knappast förnimmer. Ting registreras i samband med att de introduceras och integreras i våra liv. När vi lärt oss använda dem och leva med dem märker vi dem knappt (Olsen 2002; 2010). Det säger sig självt att det i det förflutna funnits massor av självklara och på samma gång oumbärliga ting som knappt märkts. Även om de har varit omistliga har det skenbart inte funnits anledning att kommentera, beskriva eller avbilda dem. Dessa ting utgör ”det mest uppenbara och det bäst gömda” (”the most obvious and the best hidden”, se Lefebvre & Levich 1987:7–11).

Det kan framstå som en motsägelse att söka efter de integrerade tingen när studien ändå kommit att handla om hur skeppsbyggeriet omgestaltades genom engelskt inflytande. Men det intressanta är att denna omgestaltning endast i begränsad utsträckning kom att påverka den rumsliga organisationen av skeppet. De människor som skulle vistas i och bruka skeppet var ju trots allt samma som innan det engelska manéret introducerades. Hur däcksarrangemang och fönster liksom skulpterade symboler i skeppets exteriör bäst skulle organiseras för att förstås och avkodas ingick som en integrerad, dold och underliggande föreställning under 1600-talet. *Riksäpplet* skulle ju ingå i svenska flottan

och användas som ett verktyg, ett vapen och ett boutrymme. Skeppet var rekvisita för stormaktens ceremonier och ritualer.

Detta var något som låg i öppen dag, något självklart och naturligt som knappast behövde kommenteras. Undersökningar av tidigmoderna vrak, oavsett det rör sig om krigsfartyg eller handelsfartyg, kan användas för att närma sig det mellanrum eller normaltillstånd som ligger mellan historiens mer spektakulära händelser (se även Eriksson 2014a). Det är möjligt att närma sig det generella och allmängiltiga 1600-talet, i stället för att begränsa sig till de anmärkningsvärda enskilda och smått partikulära händelserna.

På vilket sätt det engelska skeppsbyggeriet kom att implementeras i skapandet av svenska flottans stora skepp har länge till stor del varit höljt i dunkel. Diskussioner om de nya influenserna skymtar fram i bevarade skriftliga källor men vraket ger besked i en annan form. Vraket av *Riksäpplet* visar på resultatet, ett engelskt skrov med en interiör som anpassats för svenska flottans rutiner och behov och där skulpturerna anpassats för att manifestera den svenska kungamakten. Att de nya skeppen försågs med namnsymboler, kungaporträtt eller en polykrom färgskala, trots att de byggts av engelska skeppsbyggmästare, kan inte uppmärksammas utan ett mer renodlat arkeologiskt engagemang i själva källmaterialet. Undersökningar av historiska skeppsvrak har en tendens att få slagsida, att enbart återberätta händelser och välbekanta fakta från skriftliga källor, som historikerna redan känt till, och från perspektiv som de flesta forskare för länge sedan lämnat därhän.

En annan vanlig fallgrop inom marinarkeologin är överdriven fokusering på själva dykmomentet. Delvis bottnar detta i den nödvändiga professionalisering som den marina subdisciplinen till arkeologin genomgått under ett drygt halvsekel. Krav på utövarnas arbetsdykarcertifiering har i många fall framstått som viktigare än krav på kunskaper om arkeologiskt källmaterial. Det är sådana prioriteringar som lett till att vrak som *Riksäpplet* legat ouppmärksammade, trots frekventa besök av aldrig så kompetenta dykare.

Att arkeologiska studier måste föregås av fältarbeten, antingen de rör lämningar över eller under vatten är i sig en villfarelse. Här är det sannolikt den populära föreställningen om arkeologin som äventyrlig skattjakt som spökar igen. Det finns förvisso arkeologer som vill framställa fältarbete som något lite genant (se diskussion hos Olsen et al. 2012:58–78, i synnerhet s. 61). Det är väl en överdrift men det kan vara värt att erinra om att de sensationella upptäckterna och fält-

expeditionerna knappast genererar ny kunskap i proportion till vare sig investerade resurser eller det utrymme de får i media.

Däremot resulterar dylika fältexpeditioner ofta i en mängd opublicerat arkeologiskt material i olika museimagasin. Så är det också forskning om stora örlogsfartyg utifrån museisamlingar som under de senaste decennierna definitivt bidragit till en mer mångfacetterad örlogsskeppsforskning. Regalskeppet *Vasa* började som ett mer eller mindre renodlat bärgningsprojekt men har under senare år alltmer utvecklats mot forskning. Såväl *Vasa*-projektet som *Kronan*-projektet har förgreningar och samarbeten med lärosäten och forskare inom olika discipliner världen över.

Förutsättningarna för att bedriva forskning på marinarkeologiskt material i museisamlingar blir hela tiden bättre. Fram till nyligen krävdes nästan att man kände någon inom det aktuella museets väggar för att få kunskap om föremålens existens. De senaste årens satsningar på digitalisering och tillgängliggörande av föremålssamlingar kommer förhoppningsvis att ändra på detta. De föremål som legat till grund för den här boken har i stor utsträckning studerats via sådana databaser, tillgängliga via internet såväl i Sverige som utomlands.

Vid sidan av de föremål som lyfts från just *Riksäpplet* finns nämligen en lång rad samlingar som härrör från andra vrak, vilka också skulle förtjäna ett närmare studium. Kanske kan humanvetenskapernas förnyade engagemang i den materiella världen sporra till ett förnyat intresse för dessa ting? Det är med andra ord inte alltid nödvändigt med dykning och fältarbeten, marinarkeologi kan med fördel bedrivas utifrån fynd i museimagasin.

Riksäpplet var aldrig försvunnet, men det lokaliserades inte under uppseendeväckande former av enträgna vrakletare. Det finns ingen äventyrsberättelse att hisna inför och ta till för att skyla att själva förlisningen var så snöplig och trivial. Vraket kan inte beskrivas i termer av en tidskapsel eller ett fruset ögonblick som plötsligt gör entré i nuet som en kuslig hälsning från ett avlägset, mytiskt men ändå väldigt bekant förflutet. Eftersom det hela tiden varit känt att vraket vilar nedanför granithällen med namnet Äpplet har det blivit till en självskriven del av landskapet, så integrerat att det knappast märks. Regalskeppet som inte upptäcktes.

Noter

1 Förutom andra bremiska kriget 1665–1666.

2 För diskussion kring begreppet se Glete 2010:329, not 29, eller *SAOB*, artikel om regalskepp.

3 I vissa kretsar var dock vrakplatsen känd sedan tidigare, se Cederlund 2006:108–145, 2012:9–63.

4 Lorentz Creut d.ä., urn:sbl:15662, *Svenskt biografiskt lexikon* (art. av Gr. Wittrock), hämtad 2017-04-03). För en omfattande biografi över släkten Creutz, se Lappalainen 2007.

5 En typ av mindre fartyg, vanligtvis försett med två master.

6 Lundgren 1997:217 menar dock att Libertons arbeten var resultatlösa.

7 Tydligen hade han en exklusiv samling av historiska reliker. Från hans samlingar har museet även en glasbit från den vagn som Axel von Fersen åkte in i Stockholm med vid prins Augusts liktåg år 1810, en träbit med ett snidat reliefporträtt föreställande Oscar I, en gulaktig läderbit från en karolinsk ryttarväst från Karl XII:s tid samt en ekbit funnen år 1866 i Erik XIV:s fängelse i Örbyhus.

8 Under skånska kriget hade flottan flera skepp som hette *Jägaren*. Sålunda nämns förutom brännaren *Jägaren* även *Lille Jägaren*, *Brune Jägaren* och *Gröne Jägaren*. Den sistnämnda återfinns i dokumenten för de följande åren, varför det torde vara ett missförstånd att kalla vraket för *Gröne Jägaren*. Sammanblandningen torde dock ha skett redan på 1600-talet eftersom Nils Brahe kallar den första brännaren fär Gröne Jäger (jfr Hamilton 1957:168–169).

9 Ur dokumentärfilmen ”Vi ville spränga Vasa” av Simon Moser, Vetandets värld 2012.

10 Se till exempel Index Navium, som är en odaterad fartygslista från 1670-talet, Amiralitetskollegiet, Nya nummerserien, vol12a, KrA.

11 På skepp byggda på holländskt manér återfinns mesanmastfoten vanligtvis över rorkulten.

12 För en diskussion om *Drakens* akterspegel utifrån skriftliga källor, se Börjesson 1942:268.

13 Att så skedde indikeras bland annat i bilagedelen av Lenny Stackells opublicerade utredning om *Riksäpplet*, se Stackell 1929.

14 Som enligt *Svenska Akademiens ordbok* är ett slags tunna genomskinliga skivor av kristalliserad gips.

Källor och litteratur

Arkiv och register

Antikvariskt-topografiska arkivet (ATA)

Handlingar rörande Raä Dalarö 74:1.

Krigsarkivet (KrA)

Amiralitetskollegium, Inkomna handlingar från ämbetsverk och enskilda 1663.
Amiralitetskollegiums protokoll 1660, 1663, 1674.
Index Navium, odaterad fartygslista från 1670-talet, Amiralitetskollegiet, nya nummerserien, vol12a, KrA.
Kort Oförgripeligt Uppsats, avskrift av sammanställning av kostnaderna för svenska flottans materielförluster under 1676 och 1677, Amiralitetskollegiet, nya nummerserien, vol12a, KrA.

Riksarkivet, (RA)

Daniel Strussflychts brev till Carl Gustaf Wrangel 1661, 1662, 1663, Skoklostersamlingen.

Statens maritima museer

Acta- och ritningsarkivet.
Arbetshandlingar (före detta Svenskt marinarkeologiskt arkiv).
Föremålsregistret.

Opublicerade källor

Arnstad, H., 2009, *Varför bärgades Vasa? Studie angående nätverk och historiekonstruktion under slutet av 1950-talet*, kandidatuppsats Stockholms universitet.

Fahlén, P., 1954, *En dykares dagbok*, utgiven digitalt på Diva genom Bengt Grisell, urn:nbn:se:kth:diva-33844, läst 2017-05-29.

Glete, J., 1990, *Äldre fartygsmodeller vid Statens sjöhistoriska museum. Sammanfattande rapport om undersökningen av äldre fartygsmodeller vid Statens sjöhistoriska museum 1989–1990*, stencil, Sjöhistoriska museet.

Glete, J., 2002, *Kronans artilleri. Kort genomgång av arkivmaterial och data om bärgade kanoner*, opublicerat arbetspapper 2002-11-12, Stockholms universitet, http://www2.historia.su.se/personal/jan_glete/Glete-Kronans_artilleri.pdf, läst 2017-05-29.

Haidenthaller, Y., 2013, *Pallas Nordica. Drottning Kristinas minervamedaljer*, Uppsala University Coin Cabinet, Working Papers 7, Uppsala.

Hammar, A., 2007, *Att fäkta som en ärlig man. Den kungliga kommissorialrättens utredande av sjöstriderna i maj och juni 1676*, magisteruppsats, Umeå.

Joakimsson, M., 2013, *Om vraken vid Kastellholmen och den hälsovidriga stanken*, samlarbloggen Sjöhistoriska museet, http://samlarna.sjohistoriska.se/post/Om-vraken-vid-Kastellholmen-och-den-halsovidriga-stanken, läst 2017-05-24.

Law, J., 2000, *Objects, Spaces and Others*, Centre of Science Studies, Lancaster University, http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/papers/Law-Objects-Spaces-Others.pdf, läst 2014-04-03.

Moser, S., 2012a, *Skattsökarna – den okända berättelsen om skeppet Vasa och bröderna Olschanski*, P1 Dokumentär, http://sverigesradio.se/sida/avsnitt/51387?programid=909, hört 2017-05-29.

Moser, S., 2012b, *Vi ville spränga Vasa*, dokumentärfilm sänd i SVT 2, 2012-01-19.

Rabenius, L., 2006, *Var förliste Resande man? En granskning av de historiska dokumenten*, http://goto.glocalnet.net/lasse.rabenius/ResandeMan.pdf, läst 2012-09-17.

Rathcliffe, J., 2012. *The casks from Vasa*, thesis presented to the Faculty of the Department of History East Carolina University, http://thescholarship.ecu.edu/handle/10342/4105, läst 2017-05-29.

Spångberg, L., 2013, *Stadshusporten*, http://www.readthestreets.se/stadshusporten,html, läst 2017-05-29.

Stackell, L., 1929, *Ur regalskeppet Äpplets historia. Efter dokument i Riksarkivet och Flottans arkiv*, stencil, Sjöhistoriska museet: Stockholm.

Litteratur

Adams, J., 2013b, Experiencing Shipwrecks and the Primacy of Vision, i: Adams, J. and Rönnby, J. (red.). *Interpreting Shipwrecks: Maritime Archaeological Approaches*, Southamton: Highfield Press (Södertörn Academic Studies 56, Southampton Archaeology Monograph New Series 4), s. 85–96.

Alm, J., 1954, Flottans handvapen. Kortfattad historik, i: Albe, G. (red.). *Sjöhistorisk årsbok 1953–1954*, Stockholm: Sjöhistoriska museet, s. 67–149.

Anderson, R. C., 1924, An English model at Stockholm, *Mariners Mirror*, vol. 10:2, s. 216–218.

Anderson, R. C., 1957, Francis Sheldon and his family, *Mariners Mirror*, vol. 43.2, s. 101–105.

Andrén, A., 1997, *Mellan ting och text. En introduktion till de historiska arkeologierna*, Stehag: B. Östlings bokförlag Symposion.

Ankarloo, B., 2010, *Satans raseri. En sannfärdig berättelse om det stora häxoväsendet i Sverige och omgivande länder*, [Ny utg.] Stockholm: Ordfront.

Arnshav, M., 2011, *"Yngre vrak". Samtidsarkeologiska perspektiv på ett nytt kulturarv*, Södertörn Archaeological Studies 8, Stockholm: Södertörn University.

Arnshav, M., 2017, "I Kaijutan war een hop qwinfolk och barn". Kvinnor ombord på 1600-talets örlogsfartyg, *Forum navale*, vol. 73, s. 12–51.

Arnshav, M. & McWilliams, A., 2015, *Stalins ubåtar. En arkeologisk undersökning av vraken efter S7 och SC305*, Stockholm: Södertörns högskola (Södertörn Academic Press 63).

Aronsson, P., 2002, Historiekultur, politik och historievetenskap i Norden, *Historisk tidskrift*, vol. 122:2, s. 189–208.

Aronsson, P., 2004, *Historiebruk. Att använda det förflutna*, Lund: Studentlitteratur.

Askgaard, F., 1974, *Kampen om Östersjön på Carl X Gustafs tid*, Carl X Gustaf-studier 6, Köpenhamn: Militärhistoriska förlaget.

Auer, J. & Schweitzer, H. (red.), 2012, *Fieldwork Report: Prinsessan Hedvig Sophia 2011*, Esbjerg Maritime Archaeology Reports 4, Esbjerg: Syddansk Universitet.

Axelsson, E., 2004, Historia i bruk och medvetande. En kritisk diskussion av två historiografiska begrepp, i: Edquist, S., Gustafson, J., Johansson, S., Linderborg, Å. (red.), *En helt annan historia. Tolv historiografiska uppsatser*, Uppsala: Uppsala universitet, s. 11–26.

Barbour, V., 1930, Dutch and English Merchant Shipping in the Seventeenth Century, *The Economic History Review*, vol. 2:2, s. 261–290.

Bechstadius, C. N., 1734, *Then adelige, och lärde swenske siö-man*, Stockholm.

Bedoire, F., 2001, *Guldålder. Slott och politik i 1600-talets Sverige*, Stockholm: Bonnier.

Bender, J., 2014, *Dutch Warships in the Age of Sail, 1600–1714. Design, Construction, Careers and Fates*, London: Seaforth.

Bergman, E., 1954, *Gamla varvet vid Göteborg 1660–1825. Historik och beskrivning*, Göteborg: Nautics.

Bollnow, O. F., 1994, Vara-i-rum och ha-rum. Swedish translation by William Fovet and Björn Sandmark, chapter 1 in part V, in Mench und Raum, *Nordisk Arkitekturforskning*, nr 1, s. 111–120.

Bollnow, O. F., 2011, *Human Space*, London: Hyphen.

Bouillet. & Meijer, C., 1693, *Traité des moyens de rendre les rivieres navigables*, Paris: Chez Estienne Michallet.

Bourdieu, P., 1986, The forms of capital, i: Richardson, J. (red.), *Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education*, New York, Greenwood, s. 241–258.

Brorson, E., 2004, *Båtar på vägg. En bok om en samling marinmålningar*, Stockholm: M. Ullman.

Burke, P., 1990, *The French Historical Revolution. The Annales School 1929–89*, Stanford: University Press.

Bushnell, E., 1664, *The compleat ship-wright plainly and demonstratively teaching the proportions used by experienced ship-wrights according to their custome of building, both geometrically and arithmetically performed*. London.

Börjesson, H., 1942, Sjökrigsmateriel och skeppsbyggnad åren 1612–1679, i: Lybeck, O. (red.), *Svenska flottans historia*, bd 1, Malmö: Allhem, s. 233–294.

Campbell, J., 1949, *The Hero with a Thousand Faces*, Cleveland: World Publ. Co.

Cederlund, C. O., 1982, *Vraket vid Jutholmen. Fartygets byggnad*, Statens Sjöhistoriska museum, Rapport 16, Stockholm: SMM.

Cederlund, C. O., 1983, *The Old Wrecks of the Baltic Sea*, BAR Intern. Ser. 186, Oxford: BAR.

Cederlund, C. O., 1994, The Regal Ships and Divine Kingdom, *Current Swedish Archaeology*, vol. 2, s. 47–86.

Cederlund, C. O., 1997, *Nationalism eller vetenskap? Svensk marinarkeologi i ideologisk belysning*, Stockholm: Carlssons.

Cederlund, C. O., 2012, Ett oskrivet kapitel i skeppet Vasas historia, *Forum navale*, vol. 68, s. 9–63.

Cederlund, C. O. & Hocker, F. M., 2006, *Vasa 1. The Archaeology of a Swedish Warship of 1628*, Stockholm: SMM.

Cederlund, C. O. & Lövstrand, S., 1969, *Arkeologi under vatten. Metoder, resultat, problem*, Stockholm: Norstedts.

Clarke, D. L., 1968, *Analytical Archaeology*, London: Methuen.

Dalman, J. F., 2003, *Utkast til et sjö-lexicon hwarutinnan de ord som egentligen brukas wid ammiralitetet och til sjöss korteligen blifwa förklarade*, Skärhamn: Båtdokgruppen.

De Vries, J. & van Der Woude, A., 1997, *The First Modern Economy. Success, failure, and perseverance, 1500–1815*, Cambridge: Cambridge University Press.

Delle, J. A., 1998, *An Archaeology of Social Space. Analyzing Plantations in Jamaica's Blue Mountains*, New York: Springer.

Edman, C., 2013, *En furste och hans folk. En ikonografisk studie av skeppet Vasas krönskulptur*, Konstvetenskapliga institutionen, Stockholms universitet.

Eimer, G., 1961, *Carl Gustaf Wrangel som byggherre i Pommern och Sverige. Ett bidrag till stormaktstidens konsthistoria*. Stockholm: Almqvist & Wiksell.

Einarssson, L., 1990, Kronan – underwater archaeological investigations of a 17th-century man-of-war. The nature, aims and development of a maritime cultural project, *International Journal of Nautical Archaeology*, vol. 19:4, s. 279–297.

Einarsson, L., 1997, Artefacts from the *Kronan* (1676). Cathegories, preservation and social structure, i: Redknap, M. (red.), *Artefacts from Wrecks. Dated Assemblages from the Late Middle Ages to the Industrial Revolution*, Oxford: Oxbow (Oxbow Monograph 84), s. 209–218.

Einarsson, L. (red.), 2015, *Skeppet staden stormakten. Människor och samhälle under regalskeppet Kronans tid*, Kalmar: Kalmar läns museum.

Einarsson, L., 2016, *Regalskeppet Kronan. Historia och arkeologi ur djupet*, Lund: Historiska Media.

Eklund, H., 2005, *Dalarö. Från sjötull till badort*, Haninge: Bildsten.

Endsor, R., 2009, *The Restoration Warship. The Design, Construction and Career of a Third Rate of Charles II's Navy*, London: Conway Maritime Press.

Englund, P., 1989, *Det hotade huset. Adliga föreställningar om samhället under stormaktstiden*, Stockholm: Atlantis.

Eriksdotter, G., 2005, *Bakom fasaderna. Byggnadsarkeologiska sätt att fånga tid, rum och bruk*. Diss., Lund Studies in Medieval Archaeology 36, Stockholm: Almqvist & Wiksell.

Eriksson, N., 2010, *Jutholmsvraket – ett handelsfartyg från sent 1600-tal*, Statens maritima museer rapport 2010:1, Stockholm: SMM.

Eriksson, N., 2013a, Resande mannen – ett vrak med potential, *Marinarkeologisk tidskrift*, nr 3, s. 19–25.

Eriksson, N., 2013b, Sailing, Sleeping and Eating on Board Seventeenth Century Ships. Tapping the Potential of Baltic Sea shipwrecks, with Regard to the Archaeology of Space, i: Adams, J. & Rönnby, J. (red.), *Interpreting Shipwrecks. Maritime Archaeological Approaches*, Southampton: Highfield Press. (Södertörn Academic Studies 56, Southampton Archaeology Monograph New Series 4), s. 97–109.

Eriksson, N., 2014a, *Urbanism under Sail. An Archaeology of Fluit Ships in Early Modern Everyday Life*, Diss, Stockholm: Södertörns högskola.

Eriksson, N., 2014b, Seglande halsgavelhus: Om skulpturer på flöjtskepp i Sverige och Nederländerna under tidigmodern tid, *Historisk tidskrift*, vol. 134:3, s. 385–408.

Eriksson, N., 2015a, Lodging in a Fluitship. The Material Setting of Everyday Life on Board *Anna Maria* of 1694, *Journal of Maritime Archaeolgy,* s. 45–63.

Eriksson, N., 2015b, Fragment av stormaktens försvarspolitik. Skulpturerna från regalskeppet Riksäpplet, sjösatt 1661, *Finskt museum 2013–2015*, s. 173–189.

Eriksson, N., 2017a, (under utgivn.), The Ship *Riksäpplet* and the Introduction of English Naval Architecture in Sweden in the 17th Century, *Post-Medieval Archaeology*,

Eriksson, N. 2017b, *Svärdet* (1663–1676). Ett regalskepp byggt på holländskt manér, *META: Historiearkeologisk tidskrift*, s. 7–26.

Eriksson, N., During, C., Holmlund, J., Rönnby, J., Sjöblom, I., Ågren, M. 2013, *Resande mannen (1660), Marinarkeologisk rapport 2012*, Stockholm: Södertörns högskola.

Fahlborg, B., 1923, Ett blad ur den svenska handelsflottans historia (1660–1675), *Historisk Tidskrift*, vol. 43:3, s. 205–281.

Fahlström, J.-M., 1947, Till belysning av holländarnas ekonomisk-historiska insats, *Forum Navale*, vol. 8, s. 73–97.

Ferreiro, L. D., 2007, *Ships and Science: The Birth of Naval Architecture in the Scientific Revolution, 1600–1800*, Cambridge MA & London: The MIT Press.

Forssberg, A. M., 2005, *Att hålla folket på gott humör. Informationsspridning, krigspropaganda och mobilisering i Sverige 1655–1680*, Diss. Stockholm: Stockholms universitet.

Forssberg, A. M. & Sennefelt, K. (red.), 2014, *Fråga föremålen. Handbok till historiska studier av materiell kultur*, Lund: Studentlitteratur.

Fox, C., 2007, The Ingenious Mr Dummer. Rationalizing the Royal Navy in Late Seventeenth-Century England, *Electronic British Library Journal*, 10.

Foucault, M., 1995, (1977), *Discipline and Punish. The Birth of the Prison*, New York: Vintage Books.

Fox, F., 1980, *Great Ships. The Battlefleet of Charles II*, London: Conway Maritime Press.

Franklin, J., 1989, *Navy Board Ship Models, 1650–1750*, London: Conway Maritime Press.

Franzén, A., 1977, HMS Resande Man, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 2, Kungliga örlogsmannasällskapet, s. 96–103.

Franzén, A., 1981, *HMS Kronan The Search for a Great Seventeenth Century Warship*, Stockholm Papers in History and Philosophy of Technology, Stockholm: Royal Institute of Technology.

Franzén, A., 1982, Varför forska i örlogsskepp?, *Marinarkeologisk Tidskrift*, nr 4, s. 6–8.

Franzén, A., 1985a, Kronan – Östersjöns Pompeji, i: Johansson, B. A. (red.), *Regalskeppet Kronan*, Höganäs: Bra Böcker, s. 9.

Franzén, A., 1985b, De tolv skeppen, i: Johansson, B. A. (red.), *Regalskeppet Kronan*, Höganäs: Bra Böcker, s. 14–15.

Franzén, A., 1985c, Vasas dykare till Öland, i: Johansson, B. A. (red.), *Regalskeppet Kronan*, Höganäs: Bra Böcker, s. 186–187.

Frihammar, M., 2010, *Ur svenska hjärtans djup. Reproduktion av samtida monarki*, Diss. Stockholm: Stockholms universitet.

Fryxell, A., 1848, *Berättelser ur svenska historien. D. 15, Karl den elftes historia, Afd. 1, ungdoms- och krigsåren*. Stockholm: Hjerta.

Gardiner, R., 2016, *The Sailing Frigate. A History in Ship Models*, London: Seaforth.

Gillgren, P., 1995, *Gåva och själ. Epitafiemåleriet under stormaktstiden*, Diss. Uppsala universitet.

Glete, J., 2010, *Swedish Naval Administration 1521–1721, Resource Flows and Organisational Capabilities*, Lieden & Boston: Brill.

Goeteeris, A., 1917, *En holländsk beskicknings resor i Ryssland, Finland och Sverige 1615–1616: Trenne reseberättelser*. Stockholm: S. Hildebrand.

Goodwin, P., 1987, *The Construction and Fitting of the English Man of War, 1650–1850*, London.

Grandin, G., 1985, Sjötåget 1675 samt En förtvivlad kamp, i: Johansson, B. A. (red.), *Regalskeppet Kronan*, Höganäs: Bra Böcker, s. 98–109, 140–141.

Grimberg, C., 1922, *Svenska folkets underbara öden, Karl XI:s och Karl XII:s tid, t.o.m. år 1709*, Stockholm: P. A. Norstedt & söners förlag.

Grisell, B., 2009, *Anders Franzén Tells his Story about His Majesty's Ship Vasa, 1628. An Interview from May 1992 Recorded by Bengt Grisell*, Stockholm: Royal Institute of Technology.

Grundell, D., 1705, *Nödig underrättelse om artilleriet till lands och siös, så wäl till theoriam, som praxin beskrifwen, och med nödige kopparstycken förklarad*, Stockholm.

Hacker, B. C. & Vining, M. (red.), 2012, *A Companion to Women's Military History*. Boston: Brill.

Hacking, I., 1999, Making up people, i: Biagioli, M. (red.), *The Science Studies Reader*, London & New York: Routledge, s.161–171.

Hafström, G., 1958, Äldre tiders bärgningsarbeten vid vraket efter skeppet Wasa, I. *Tidskrift i sjöväsendet*, vol. 121, s. 771–844.

Hafström, G., 2006, Salvage attempts 1628–1683, i: Cederlund, C. O. & Hocker, F. (red.), *Vasa 1: The Archaeology of a Swedish Warship of 1628*, Oxford: Oxbow, s. 68–107.

Hafström, G. & Börjesson, H. 1939, *Flotta och sjöfart*, Malmö: Allhem.

Hall, M., 2000, *Archaeology and the Modern World. Colonial Transcripts in South Africa and the Chesapeake*, London & New York: Routledge.

Hallberg, S., 1914, *Från Sveriges storhetstid. Charles Ogiers dagbok under ambassaden i Sverige 1634–1635*, Stockholm: Norstedts.

Hamilton, E., 1957, En marinarkeologisk undersökning utförd av Statens Sjöhistoriska museum, i: Albe, G. (red.), *Sjöhistorisk årsbok 1955–1956*. Stockholm: Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum, s. 163–183.

Hammar, A., 2014, *Mellan kaos och kontroll. Social ordning i svenska flottan 1670–1716*. Diss. Lund: Nordic Academic Press.

Hansson, M., 2006, *Aristocratic Landscape. The Spatial Ideology of the Medieval Aristocracy*. Stockholm: Almqvist & Wiksell.

Harpster, M., 2013, Shipwreck Identity, Methodology, and Nautical Archaeology, *Journal of Archaeological Method and Theory*, vol. 20:4, s. 588–622.

Hasslöf, O. (red.), 1970, *Sømand, fisker, skib og værft. Introduktion til maritim etnologi*. Köpenhamn: Rosenkilde og Bagger.

Hocker, F. M., 1991, *The Development of a Bottom-Based Shipbuilding Tradition in Northwestern Europe and the New World*. Diss., College Station: Texas A & M University Press.

Hocker, F. M., 2004, Shipbuilding. Philosophy, Practice, and Research, i: Hocker, F. M & Ward, C. (red.), *The Philosophy of Shipbuilding. Conceptional Approaches to the Study of Wooden Ships,* College Station: Texas A & M University Press, s. 1–6.

Hocker, F., 2011, *Vasa*. Stockholm: Medströms.

Hocker, F. M., Under utgivn., Ships,Shot and Splinters. Field-testing a 17th-century 24-pounder Naval Gun, i: Ossowski, W. (red.), *Baltic and Beyond. Proceedings from the fourteenth International Symposium on Boat and Ship Archaeology*, Gdansk.

Holck, P., 1934, *Cort Adeler*, Köpenhamn: Gyldendal.

Holtorf, C., 2007, *Archaeology is a Brand. The Meaning of Archaeology in Contemporary Popular Culture*, Walnut Creek: Left Coast Press.

Hoving, A., 2005, *William Rex. Model of a 17th-century Warship*, Amsterdam: Wanders.

Hoving, A., 2012, *Nicolaes Witsen and Shipbuilding in the Dutch Golden Age*, College Station: Texas A & M University Press.

Håkansson, H., 2014, *Vid tidens ände. Om stormaktstidens vidunderliga drömvärld och en profet vid dess yttersta rand*, Göteborg: Makadam.

Hägg, G., 1999, *Den svenska litteraturhistorien*, Stockholm: Wahlström & Widstrand.

Höglund, P., 2013, Regalskeppet Svärdet och Anders Hommans epitafium, *Forum Navale*, 69, s. 150–157.

Höglund, P., 2015, Örlogsskeppet *Vasa* och ståndssamhällets rum, i: von Arbin, S., Nymoen, P., Hedlund, F.-A., Sylvester, M., Gutehall, A., Skanse, P. (red.), *Tjop tjop! Vänbok till Christer Westerdahl med anledning av hans 70-årsdag den 13 november 2015*, Skärhamn: Båtdokgruppen, s. 183–204.

Ingelman-Sundberg, C., 1995, *Bland hajar, karlar och vrak*, Stockholm: Rabén Prisma.

Jakobsson, H., 1999, Tekniska influenser och centrala normer i svenskt skeppsbyggeri – Lübeck 1664–1667, *Forum Navale*, 55, s. 26–43.

Jakobsson, H., 2000, The Warship in Swedish Seventeenth Society. A Cultural Construction? *Scandinavian journal of history*, vol. 24, s. 225–243.

Jakobsson, T., 1938. Våra kanontroféer, *Meddelanden från Armemusei Vänner* 2, s. 11–33.

Johansson, B. (red.), 1985, *Regalskeppet Kronan*, Höganäs: Bra böcker.

Johnson, M., 1996, *An Archaeology of Capitalism*, Oxford: Blackwell.

Johnson, M., 2002, *Behind the Castle Gate. From Medieval to Renaissance*, London & New York: Clarendon.

Johnson, M., 2006, *Ideas of Landscape*. Oxford: Blackwell.

Kirsch, P., 2009, *Fireship. The Terror Weapon of the Age of Sail*, Yorkshire: Seaforth.

Kuylenstierna, A., 1908, *Svenska bragder och stordåd ute och hemma, i krig och fred. Efter äldre och nyare källor skildrade*, Stockholm: Fröléen.

Lagerwall, I., 1869, *Öfversigt af förordningar rörande Sveriges handel och öfriga stadsnäringar under Karl X Gustaf och Karl XI:s förmyndare 1654–1672*. Diss. Uppsala

Landström, B., 1980, *Regalskeppet Vasan. Från början till slutet*, Stockholm: Interpublishing.

Lappalainen, M., 2007, *Släkten, makten, staten. Creutzarna i Sverige och Finland under 1600-talet*, Stockholm: Norstedts.

Larsson, U., 2010, *Alfred Nobel. Nätverk och innovationer*, Stockholm: Nobelmuseet.

Latour, B., 2005, *Reassembling the Social, an Introduction to Actor-Network-Theory*, Oxford: University Press.

Laughton, L. G. C., 2001, (1925), *Old Ship Figure-heads & Sterns: with which are Associated Galleries, Hancing-pieces, Catheads and Divers other matters that Concern the "Grace and Counterance" of Old Sailing-ship,* Mineola, New York: Dover Publications.

Lavery, B. (red.), 1981, *Deane's Doctrine of naval architecture*, 1670, London: Naval Institute Press.

Lavery, B., 1983, *The Ship of the Line. Volume I: The Development of the Battle Fleet 1650–1850*, London: Conway Maritime Press.

Lavery, B., 1987, *The Arming and Fitting of English Ships of War, 1600–1815*, London: Naval Institute Press.

Lefebvre, H. & Levich, C., 1987, The Everyday and Everydayness, *Yale French Studies*, vol. 73, s. 7–11.

Lemeé, C., 2006, *The Renaissance Shipwrecks from Christianshavn. An Archaeological and Architectural Study of Large Carvel Vessels in Danish Waters 1580–1640*, Roskilde: Viking Ship Museum.

Lisberg-Jensen, O., 1972, Caritas och Constantia, i: *Aktuellt från föreningen marinmusei vänner i Karlskrona*, s. 32–47.

Lundgren, K., 1997, *Stora Cronan. Byggandet, slaget, plundringen av Öland. En genomgång av historiens källmaterial*, Färjestaden: Lenstad bok & bild.

Lundgren, K., 2000, *Sheldon, Day, Turner. Tre engelska skeppsbyggmästare i Sverige under stormaktstiden*, Färjestaden: Lingstad bok & bild.

Lundgren, K., 2001, *Sjöslaget vid Öland. Vittnesmål – dokument 1676–1677*. Kalmar: Lingstad bok & bild.

Lybeck, O. (red.), 1942, *Svenska flottans historia*, Bd 1, Malmö: Allhem.

Magalotti, L., 1912, *Sverige under år 1674, från italienskan med 23 samtida bilder, utgifven av Stenbock, C. M,* Stockholm: Norstedts.

Magnusson, B. & Nordin, J., 2015, *Drömmen om stormakten. Erik Dahlberghs Sverige*, Stockholm: Medströms.

Mainwaring, H., 1922, *The Life and Works of Sir Henry Mainwaring, vol. II*, London: Navy Records Society.

Mark, J., Classon, C. & Labud, G., 2004, *Kungen som grävde. Gustaf VI Adolf i Italien*, Stockholm: Carlssons.

Markus T., 1992, On re-discovering space. A critical editorial summary, *Nordisk tidskrift för arkitekturforskning* 2, s. 7–10.

Matz, E., 2001, Grimberg. Kungarnas och krigens uttolkare, *Populär Historia*, nr 6, s. 42–45.

Melins, G. H., 1845, *Lärobok i fäderneslandets historia*, Stockholm: Bokhandlare Looström.

Mogren, M. (red.), (2009). *Triangulering: Historisk arkeologi vidgar fälten*. Lund: Institutionen för arkeologi och antikens historia, Lunds Universitet.

Moreland, J., 2001, *Archaeology and Text*, Duckworth Debates in Archaeology, London: Duckworth.

Muckelroy, K., 1978, *Maritime Archaeology*, Cambridge: University press.

Munday, J., 1978, Heads and Tails. The Necessary Seating, i: Annis, P. G. W., *Ingrid and Other Studies*. Greenwich: NMM (Maritime Monographs and Reports 36), s. 120–145.

Munthe, A., 1899–1914, *Svenska sjöhjältar*, band 1–7, Stockholm: Norstedts.

Müller, L., 1998, *The Merchant Houses of Stockholm, c. 1640–1800. A Comparative study of Entreprenneural Behaviour*, Diss. Uppsala University.

Müller, L., Hallén, P., Lennerfors, T., 2016, Handel och sjöfart, i: Ekström, S., Müller, L., Nilsson, T. (red.), *Sjövägen till Sverige. Från 1500-talet till våra dagar*, Malmö: Universus Academic Press.

Nagbøl, S., 1983, Makt och arkitektur. Försök till en upplevelseanalytisk arkitekturtolkning, *Magasin Tessin: Tidskrift för arkitektur, estetik och miljökritik*, nr 2, s. 39–52.

Nilsson, A., 1987, Om Francis Sheldon, sir Anthony Deane och skeppet Kronan. Ett rekonstruktionsförsök, i: Forsberg Warringer, G. (red.), *Kalmar län 1987. Årsbok för kulturhistoria och hembygdsvård*, Kalmar läns museum, s. 88–108.

Noldus, B., 2002, *Palats och herrgårda. Nederländsk arkitektur i Sverige. Stadspaleizen en Buitenplaatsen. Nederlandse bouwkunst in Zweden*, Stockholm: Ambassade van het Koninkrijk der Nederlanden.

Noldus, B., 2005, *Trade in Good Taste. Relations in Architecture and Culture between the Dutch Republic and the Baltic World in the Seventeenth Century*, Architectura Moderna 1, Turnhout: Brepols.

Nyström, P., 1930. Anmälan: Framställningen av tiden 1654–1660 i Sveriges Historia till våra dagar. *Scandia*, Band 3, s. 309–325.

Oertling, T., 1996, *Ship's Bilge Pumps. A History of their Development, 1500–1900*, Studies in Nautical Archaeology, College Station: Texas A & M University Press.

Olivier, L., 2011, *The Dark Abyss of Time. Archaeology and Memory*, Archaeology in Society, Lanham: Altamira Press.

Olsen, B., 2003, Material Culture after Text. Re-membering Things, *Norwegian Archaeological Review*, vol. 36:2, s. 87–104.

Olsen, B., 2010, *In Defense of Things. Archaeology and the Ontology of Objects*, Archaeology in Society, Lanham, New York, Toronto, Plymouth: Altamira Press.

Olsen, B., Shanks, M., Webmoor, T., Witmore, C., 2012, *Archaeology: The Discipline of Things*. Berkeley, Los Angeles, London: University of California Press.

Oscarsson, I. (red.), 2013, *Den franske kammartjänarens resa. Minnen från länderna i norr på 1660-talet*, Stockholm: Atlantis.

Peters, A., 2013, *Ship Decoration 1630–1780*, South Yorkshire: Seaforth.

Probst, N. M., 1996, *Christian 4.s flåde – den danske flådes historie 1588–1660*, Köpenhamn: Gyldendal.

Pufendorf, S. von, 1915, *Friherre Samuel von Pufendorfs sju böcker om konung Carl X Gustafs bragder, 1*. Stockholm: Wahlström & Widstrand.

Rajalin, T., 1741, *Underrättelse om en Inventarie constapels gïöremål och plikter under påstående Siö-resor*, Stockholm.

Randall, L., 2013. *Bärgningar – regalskepp – Vasa. Olschanskis öden*, Ingarö: Lorelei Randall.

Ransley, J., 2005, Boats are for Boys: Queering Maritime Archaeology, *World Archaeology*, vol. 37.4, s. 621–629.

Roche, D., 2000, *A History of Everyday Things: The Birth of Consumption in France, 1600–1800*. Cambridge: Cambridge University Press.

Rålamb, Å. C., 1943 (1691), *Skepsbyggerij – eller Adelig öfnings tionde tom*. Stockholm: Sjöhistoriska museet.

Rönnby, J. & Adams, J., 1994, *Östersjöns sjunkna skepp. En marinarkeologisk tidsresa*, Stockholm: Tiden.

Sandfeldt, F., Engqvist Sandfeldt, L., Skoog, M., Tetteris, K. (red.), 2006, *In Hoc Signo Vinces. A Presentation of The Swedish State Throphy Collection*, Stockholm: Statens försvarshistoriska museer.

Scarre, G. & Callow, J., 2001, *Witchcraft and Magic in Sixteenth- and Seventeenth-Century Europe*, Basingstoke: Palgrave.

Schama, S., 1988, *The Embarrassment ofRiches*, London: University of California Press.

Sheldon, P., 1755, *Tal om Sheldonska ätten i Sverige, hållet i Carlscrona den 10 augusti 1755. Af Peter Sheldon*, Uppsala: L.M. Höjer.

Simmons, J., 1998, *Those Vulgar Tubes: External Sanitary Accommodations aboard European Ships of the Fifteenth through Seventeenth Centuries*, Studies in Nautical Archaeology, College Station: Texas A & M University Press.

Sjöberg, M., 2008, *Kvinnor i fält. 1550–1850*, Möklinta: Gidlunds.

Sjömar, P., 2000, Byggnadsundersökning och uppmätning, i: Sjömar, P., Hansen, E., Ponnert, H., Storsletten, O. (red.), 2000. *Byggnadsuppmätning. Historik & praktik*, Stockholm: Riksantikvarieämbetet, s. 63–84.

Sjömar, P., Hansen, E., Ponnert, H., Storsletten, O. (red.), 2000, *Byggnadsuppmätning. Historik & praktik*. Stockholm: Riksantikvarieämbetet.

Smirnov, A., 2002, *Svensk historia under vattnet. Vrak i Östersjön berättar*, Stockholm: Wahlström & Widstrand.

Sobéus, U., 1998, *Försvarsanläggningar i Stockholms skärgård. Furusund, Sandhamn, Dalarö och Älvsnabben och optiska telegrafen*, Stockholm: Militärhistoriska.

Soop, H., 1978, *Regalskeppet Vasa, skulpturer*, Stockholm: Liber.

Soop, H., 1992 (1986), *The Power and the Glory: the Sculptures of the Warship Wasa*, Stockholm: Kungl. Vitterhets-, historie- och antikvitetsakad.

Soop, H., 2007*, Flytande palats. Utsmyckning av äldre svenska örlogsfartyg*, Stockholm: Signum.

Stadin, K., 2009, *Stånd och genus i stormaktstidens Sverige*, Lund: Nordic Academic Press.

Sutherland, W., 1717, *Britain's Glory: Or Ship-building unvail'd, being A General Director for Building and Completing the said Machines*, London.

Svensson, S., 1957, Ett kyrkskepp från 1600-talet, i: Albe, G. (red.), *Sjöhistorisk årsbok 1955–1956*, Stockholm: Föreningen Sveriges sjöfartsmuseum, s. 186–194.

Svensson, S., 1961, Identifiering av några fartygsmodeller i Sjöhistoriska museet, i: Albe, G. (red.), *Sjöhistorisk årsbok 1959–1960*, s. 97–113.

Svensson, S., 1963, Skeppsbyggeriet, i: Halldin, G. (red.), *Svenskt skeppsbyggeri. En översikt av utvecklingen genom tiderna*, Malmö: Allhem, s. 91–108.

Söderlind, U., 2006, *Skrovmål. Kosthållning och matlagning i den svenska flottan från 1500-tal till 1700-tal*, Forum Navales skriftserie 17, Stockholm: Carlssons.

Tilley, C., 1994, *A Phenomenology of Landscape: Places, Paths and Monuments*, Oxford: Berg.

Toijer, D., 1958, *Gustafsvik. Historien om ett Värmlandsgods och dess ägare*, Kristinehamn: Persson, E. & Co.

Torbacke, J., 1993, *Carl Grimberg. Ett underbart öde?*, Stockholm: Norstedts.

Tornqvist, C. G., 1788, *Utkast till swenska flottans sjö-tåg*, Stockholm: C. G. Tornqvist.

Trentmann, F., 2009, Materiality in the Future of History: Things, Practices, and Politics, *Journal of British Studies*, vol. 48.2, s. 283–307.

Triewald, M., 1734, *Konsten att lefwa under Watn*. Stockholm: Anders Engwall.

af Trolle, H., 1868, *Svenska Flottan. Dess minnen och öden från äldre tider intill våra dagar, tecknade i sammandrag för ungdomen och folket*, Stockholm: Bonniers.

Törnqvist, L., 2006, ”The embellishment and treasure of the Realm” – trophy cannon, i: Sandstedt, et al. (red.), *In Hoc Signo Vinces: a Presentation of the Swedish State Trophy Collection*, Stockholm: The National Swedish Museums of Military History, s. 167–176.

Unger, G., 1932, Johan Tietrich Schoultz. En förbisedd marinmålare, *Meddelanden från marinstabens sjöhistoriska avdelning*, nr 3, s. 167–175.

Unger, G., 1942, Svenska flottans sjötåg 1611–1679, i: Lybeck, O. (red.), *Svenska flottans historia*, Bd 1, Malmö: Allhem, s. 401–475.

Upton, D., 2002, Architecture in Everyday Life, *New Literary History*, vol. 33. 4, s. 707–723.

van Zanden, J. L. & van Tielhof, M., 2009, Roots of Growth and Productivity Change in Dutch Shipping Industry, *Explorations in Economic History*, vol. 46, s. 389–403.

van Tielhof, M., 2002, *The 'Mother of all Trades': The Baltic Grain Trade in Amsterdam from the Late 16th to the Early 19th Century*, Leiden, Boston, Köln: Brill.

Veibull, M., Höjer, M. et al. 1881, *Sveriges historia från äldsta tid tilll våra dagar, Sveriges storhetstid. 1611–1718*, Stockholm: Hjalmar Lindströms förlag.

Von Corswant-Naumburg, I., 1999, *Huvudbaner och anvapen under stormaktstiden*, Diss. Stockholm: Stockholms universitet.

Wallace, S., 2013, The Sovereign's Cabin: Material Culture and Symbolic expression. A Case Study of the Wooden Sculptures and Wall Panelling in the Great Cabin and Stern Gallery of the Warship Vasa of 1628, i: Adams, J. & Rönnby, J. (red.), *Interpreting Shipwrecks: Maritime Archaeological Approaches,* Södertörn Academic Studies 56, Southampton Archaeology Monograph New Series 4, Southampton: Highfield Press, s. 110–112.

Weber, M., 1978 (1934), *Den protestantiska etiken och kapitalismens anda*, Lund: Argos.

Wendt, E. (red.), 1950, *Amiralitetskollegiets historia. 1, 1634–1695*, Stockholm: Allhem.

Westbeck, O. J., 1829, *Beskrifning öfver de af Undertecknad upfunne Bergnings-Instrumenter, eller Förklaring öfver de bifogade Plancherne A. och B,* Göteborg: S. Nordberg.

Wetterholm, C.-G., 1994, *Vrak i svenska vatten*, Stockholm: Rabén Prisma.

Wijkander, K., 2007, The Role of the Traditional Museum, i: Satchell, J. & Palma, P. (red.), *Managing the Marine Cultural Heritage: Defining, Accessing and Managing the Resource*, Research Report 153, Oxford: Council for British Archaeology, s. 65–68.

Winfield, R., 2009, *British Warships in the Age of Sail 1603–1714: Design Construction, Careers and Fates*, South Yorkshire: Seaforth.

Winfield, R., 2010, *First Rate: The Greatest Warships of the Age of Sail*, South Yorkshire: Seaforth.

Winter, H., 1978, *Der holländische Zweidecker von 1660/1670*, Bielefeld: Verlag Delius, Klasing & Co.

Witsen, N., 1671 (1979), *Aeloude en hedendaegsche scheeps-bouw en bestier*, Alphen aan den Rijn: Canaletto.

Zander, U., 2001, *Fornstora dagar, moderna tider. Bruk av och debatter om svensk historia från sekelskifte till sekelskifte*. Diss. Lunds universitet: Nordic Academic Press.

Zettersten, A., 1903, *Svenska flottans historia. Åren 1635–1680*. Norrtälje: Norrtelje tidnings boktryckeri.

Åberg, A., 1985, Rikets livsnerv försummad, i: Johansson, B. A, (red.), *Regalskeppet Kronan*, Höganäs: Bra Böcker, s. 72–73.

Östberg, R., 1922, *Stadshuset. En vägvisare*. Stockholm: Gunnar Tisells tekniska förlag.

Ordlista och förkortningar

akter bakre änden av skeppet.
akterspegel platt övre del av skeppets akter, gavel om man så vill. Akterspegeln sträcker sig ner till *valvet*. Den nedersta delen, mellan valvet och vattenytan, kallas *vattenspegel*.
arkli artilleri- och vapenförråd.
backdäck däcksnivå ovanför övre däck i skeppets för.
batteridäck däcksnivå utmed vilken kanoner placerats i hela skeppets längd, se även *överlopp*.
berghult extra kraftiga bordplankor placerade utmed eller strax ovan skeppets vattenlinje.
bog förlig del av skeppet.
bogspröt från fören utskjutande rundhult som kan liknas vid en kraftigt lutande mast och som stöttar fockmasten.
bordläggning skrovets yttre skal bestående av längsgående bordplankor.
broskornamentik form av ornament som är vanliga inom renässans- och barockarkitektur och som påminner om brosk i exempelvis öron.
däcksbalk kraftiga tvärskeppsgående timmer på vilka däcket är uppbyggt.
eldrör se *lavett*.
epitafium i detta fall minnestavla, vanligen uppsatt i kyrkorum.
flacket flata lägsta delen i botten av ett skeppsskrov.
fockmast förligaste masten.
galjon från fören under bogsprötet utskjutande ofta rikligt dekorerad utbyggnad eller plattform, i vilken manskapets avträden var placerade.
garnering längsgående brädbeklädnad på skrovets insida. Kallas även inre bordläggning.
greting trall eller galler av trä i skeppets däck som möjliggjort luftcirkulation och släppt in ljus.
gemena merparten av manskapet ombord på ett örlogsfartyg, de som inte tillhörde *kajutfolket*.

halvdäck däcksnivå ovan övre däck i aktre delen av skeppet.
hålskepp utrymme längst ner i skeppet. Kallas även hålrum.
kabyss benämning på såväl själva spisen som utrymmet för skeppets kök.
kajuta befälsutrymme i skeppets akter.
kajutfolk personer som förfogade över och fick vistas i kajutan.
kapitäl skulptural avslutning upptill eller nedtill av kolonn eller pilaster.
kartesch artilleriprojektil som består av en cylindrisk behållare fylld med kulor, skrot eller flinta, vilken användes mot levande mål.
karvel kort timmer som sitter vinkelrätt mellan däcksbalkar och som bidrar till däckets förstärkning.
karyatid skulpterad ofta mänsklig figur utformad för att ge intryck av att hålla upp arkitektoniska element.
kattspår kraftigt tvärskeppsgående timmer som sitter innanför garneringen och som löper tvärs över kölen nere i hålskeppet.
klinkbyggnad byggnadsteknik där skrovets bordläggningsplankor lagts omlott, till skillnad från kravellbyggnadsteknik, där bordplankorna ligger sida vid sida. På ett stort 1600-talsskepp som *Riksäpplet* byggdes på sin höjd de översta delarna av skrovets sidor, delar av låringsgallerierna eller något exteriört skott med denna teknik, som i övrigt hörde mindre fartyg till.
lavett en kanon består av ett eldrör och en lavett. Lavetten kan beskrivas som ett stativ till eldröret. På fartyg har lavetterna vanligtvis fyra hjul, varför de även kallas fyrarullalådor.
linjeritning sätt att med linjer återge en invecklad tredimensionell form på en tvådimensionell ritning genom att skiva objektet och rita av skivornas konturer.
låring aktre delen av skeppets sida.
låringsgalleri burspråks- eller balkongliknande utbyggnad av befälsutrymmen, vanligtvis på sidorna av skeppets akter.
pilaster vertikalt orienterad och från vägg utskjutande band eller kolonn, som delar in ytan i olika fält.
regalskepp största skeppen i flottan som framför allt kommit att lanseras i samband med Vasaprojektet och Kronanprojektet. Under 1600-talet användes vanligtvis ordet *realskepp*.
shamplun mall eller skalenlig avbildning av föremål. När det gäller skepp kan den bestå av antingen en tvådimensionell ritning eller en tredimensionell modell.
skott vägg ombord på skepp och fartyg.

spant tvärskeppsgående timmer som ger skrovet styrka. Skeppets revben om man så vill.

stormast största masten, vilken var placerad ungefär midskepps på ett tremastat fartyg.

trossdäck däcksnivå som löper ovanpå *hålskeppet* och som användes för förvaring av ankarkablar, olika förråd samt boutrymme för lägre befäl.

valvet utskjutande delen ovanför rodret i skeppets akter.

vattenspegel platt nedre del av skeppets akterspegel, under valvet. Under 1600-talet byggdes många engelska skepp med så kallad *round-tuck*, vilket innebar att de saknade vattenspegel. I stället böjdes bordläggningen upp mot *valvet.*

äsping båt som medföljde stora skepp och som användes för transporter till land och till andra skepp.

överlopp äldre benämning på de däcksnivåer som löper ovan trossdäcket, i många fall synonymt med *batteridäck*.

Förkortningar

AB Aftonbladet

DI Dagens Industri

Diva Digitala vetenskapliga arkivet

DN Dagens Nyheter

ISBSA International Symposium on Boat and Ship Archaeology

KBV Kustbevakningen

LSH, Livrustkammaren och Skoklosters slott med stiftelsen Hallwylska museet

MAS Marinarkeologiska sällskapet

MARIS Maritime Archaeological Research Institute at Södertörn University

SAOB Svenska Akademiens ordbok

SMM Statens maritima museer

SSHM Statens sjöhistoriska museum, sedermera SMM

SvD Svenska Dagbladet

SVT Sveriges television

ST Stockholms-Tidningen

Om författaren

Niklas Eriksson (f. 1976) är fil.dr i arkeologi och postdoktor på Centrum för maritima studier vid Stockholms universitet. Han disputerade vid Södertörns högskola på avhandlingen *Urbanism under Sail. An Archaeology of Fluit Ships in Early Modern Everyday Life* (2014) och han har varit involverad i ett stort antal marinarkeologiska undersökningar. Erikssons forskning har i stor utsträckning syftat till att utveckla marinarkeologin med hjälp av vidare historiska och arkeologiska forskningsfält. För närvarande arbetar han med en landskapsarkeologisk studie av stormaktstidens farleder.